



Pla Estratègic de la bicicleta a Barcelona

INDEX

1 INTRODUCCIÓ.....6

1.1 MARC EN EL QUAL S'INSEREIXEN L'ÚS I LA PROMOCIÓ DE LA BICICLETA.....	7
1.1.1 Justificació de l'ús de la bicicleta	10
1.1.2 Factors que condicionen l'ús de la bicicleta	11
1.1.2.1 Factors referents a la comoditat	11
1.1.2.2 Factors referents a la seguretat.....	12
1.1.3 Condicionaments de la circulació ciclista.....	13
1.1.3.1 Derivats del model urbà	13
1.1.3.2 Derivats del model de transports	14
1.1.3.3 Derivats del disseny viari.....	14
1.1.3.4 Derivats de la gestió del trànsit	14
1.1.3.5 Condicionaments culturals	15
1.2 INTEGRACIÓ DE LA BICICLETA EN LES POLÍTIQUES DE TRÀNSIT. PROMOCIÓ DE L'ÚS DE LA BICICLETA. DISSUASIÓ DE L'ÚS DEL COTXE.....	17
1.2.1 Què ha de contemplar una política favorable a la bicicleta?	17
1.2.1.1 Planificació	18
1.2.1.2 Enginyeria.....	18
1.2.1.3 Educació i cultura	18
1.2.1.4 Promoció.....	19
1.2.1.5 Finançament.....	19
1.2.1.6 Participació.....	19
1.2.1.7 Normativa	20
1.2.1.8 Seguretat.....	20
1.2.1.9 Avaluació i seguiment	20

2 IDENTIFICACIÓ DE LA REALITAT EXISTENT 22

2.1 INFRAESTRUCTURES PER A CICLISTES.....	22
2.1.1 Espais viaris.....	22
2.1.2 Aparcaments per a bicicletes	26
2.2 L'ÚS ACTUAL DE LA BICICLETA	35
2.2.1 Evolució de l'ús de la bicicleta	35
2.2.2 L'ús de la bicicleta als desplaçaments interns.....	38
2.2.3 Comptatges de bicicletes	39
2.2.4 Resultats dels comptatges.....	42
2.3 LA PERCEPCIÓ DELS CICLISTES I DELS NO CICLISTES	45
2.3.1 Metodologia de les enquestes a ciclistes i a no ciclistes	45
2.3.2 Enquestes a ciclistes	45
2.3.3 Algunes imatges dels problemes detectats per les/els ciclistes	59
2.3.3 Algunes imatges dels problemes detectats per les/els ciclistes	59
2.4 LA NORMATIVA MUNICIPAL DE CIRCULACIÓ DE LA BICICLETA.....	63
2.5 LA BICICLETA ALS TRANSPORTS PÚBLICS	65
2.6 L'ACCIDENTABILITAT EN BICICLETA	70
2.7 ACTUACIONS REALITZADES DE PROMOCIÓ DE L'ÚS DE LA BICICLETA A BARCELONA.....	72
2.7.1 Política interna	72
2.7.2 Educació.....	73
2.7.3 Seguretat	73
2.7.4 Promoció	74
2.7.5 Infraestructures viàries.....	75
2.7.6 Aparcaments.....	77
2.7.7 La bicicleta a la Agenda 21 de BCN i al Pacte de la Mobilitat.	77

3 OBJECTIUS I ESTRATÈGIES.....82

3.1	DEFINICIÓ DE BARCELONA COM A CIUTAT SOSTENIBLE.....	82
3.2	OBJECTIUS.....	82
3.2.1	Increment del nombre de quilòmetres conduïts en bicicleta	83
3.2.2	Canvi de la distribució modal, en general o segons el motiu de viatge	84
3.2.3	Reducció de la velocitat dels vehicles motoritzats – convivència.....	84
3.2.4	Reducció de l'accidentalitat.....	84
3.2.5	Millora de la imatge que tenen els residents i usuaris de l'espai públic vers els ciclistes.....	84
3.2.6	Informar/orientar de les possibilitats d'anar en bici a Barcelona.	85
3.2.7	Oferir alternatives a visitants i turistes a la mobilitat.	85
3.2.8	Mobilitzar els joves (segon cicle, universitaris) per tenir més interès per la bicicleta.	85

4 MESURES D'ACTUACIÓ.....87

4.1	L'OFICINA DE LA BICICLETA A BARCELONA.....	87
4.1.1	Justificació	89
4.1.2	Les figures de "comissionat per a la bicicleta" i "oficina de la bicicleta". Implantació, funció i importància .	89
4.1.3	Pressupost municipal assignat a la bicicleta en diverses ciutats	91
4.1.4	Ubicació i estructura de l'Oficina de la Bicicleta.....	94
4.1.5	Necessitats materials bàsiques.....	95
4.1.6	Bibliografia annexa	95
4.2	LA BICICLETA A LA CIUTAT DE BARCELONA	96
4.2.1	Directrius.....	97

4.2.2	Actuació	97
4.2.3	Formula d'actuació.....	98
4.2.4	Finançament i gestió	98
4.2.5	Altres campanyes complementàries.....	99
4.2.6	Bibliografia annexa	100
4.3	CIRCULACIÓ DE BICICLETES.....	101
4.3.1	Motivació.....	104
4.3.2	Directrius	104
4.3.3	Actuació	105
4.3.4	Bibliografia annexa	108
4.4	APARCAMENTS PER A BICICLETES	109
4.4.1	Justificació.....	111
4.4.2	Actuació	113
4.4.3	Bibliografia annexa	116
4.5	MESURES DE PROTECCIÓ DE BICICLETES CONTRA ROBATORIS.	117
4.5.1	Motivació.....	118
4.5.2	Actuació	121
4.5.3	Bibliografia annexa	124
4.6	DIFUSIÓ	125
4.6.1	Justificació.....	126
4.6.2	Actuació	126
4.7	ESTUDI SOBRE LA REPERCUSSIÓ ECONÒMICA DE LA PROMOCIÓ DE L'ÚS DE LA BICICLETA	128
4.7.1	Justificació.....	129
4.7.2	Actuació	130
4.7.3	Bibliografia annexa	130
4.8	LA BICICLETA A L'INSTITUT D'EDUCACIÓ SECUNDÀRIA.....	132
4.8.1	Justificació.....	134
4.8.2	Objectius	137
4.8.3	Actuació	137

4.8.4	Bibliografia annexa	139
4.9	BICICAMPUS.....	140
4.9.1	Directrius.....	141
4.9.2	Actuació	142
4.9.3	Fórmula d'actuació.....	143
4.9.4	Fórmules de finançament i gestió	143
4.9.5	Bibliografia annexa	145
4.10	AMB BICI A LA FEINA.....	146
4.10.1	Directrius	148
4.10.2	Actuació.....	149
4.10.3	Formula d'actuació	150
4.10.4	Fórmules de finançament i gestió.....	150
4.10.5	Bibliografia annexa	151
4.11	DE COMPRES AMB BICICLETA	152
4.11.1	Justificació.....	154
4.11.2	Directrius	155
4.11.3	Actuació	156
4.11.4	Institucions	156
4.11.5	Bibliografia annexa	158
4.12	SALUT AMB BICICLETA.....	159
4.12.1	Justificació.....	160
4.12.2	Actuació	164
4.12.3	Bibliografia annexa	165
5	PRESSUPOST.....	167

ANNEX: ACTUACIONS IMPLANTADES PER PROMOURE L'ÚS DE LA BICICLETA A BARCELONA

1. INTRODUCCIÓ

1 INTRODUCCIÓ

El **Pla Estratègic de la Bicicleta a Barcelona** s'ha de veure com a peça clau per el desenvolupament del Pacte per la mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona en matèria de bicicletes.

El present Pla pretén establir una estratègia i proposar mesures òptimes a seguir per fomentar l'ús de la bicicleta com a mode habitual de transport.

El **Pla Estratègic de la Bicicleta** s'ha estructurat en diferents capítols: Introducció, Identificació de la Realitat Existent, Objectius i estratègies i Mesures d'actuació, a part d'un Annex d'actuacions implantades per promoure l'ús de la bicicleta.

El capítol d'*Identificació de la Realitat Existent* té com a objectiu oferir una imatge el més objectiva possible de l'ús actual de la bicicleta:

- De la infraestructura existent: espais viaris i aparcaments per a bicicletes.

A més, dona una ressenya de l'evolució d'aquesta infraestructura a la ciutat de Barcelona en els últims anys.

- De l'evolució i l'ús actual de la bicicleta als desplaçaments a la ciutat.
- De la percepció del ciclista barceloní (problemes que es troben i solucions que adoptarien) i del no ciclista (usuaris del transport públic, vehicles privat i vianants)
- De la normativa vigent vers a la bicicleta i la combinació amb els diferents modes de transport a la ciutat.
- L'accidentalitat que presenta la bicicleta a Barcelona.
- Les activitats i programes que s'han realitzat des dels diferents organismes i associacions per promoure la bicicleta.

El capítol d'*Objectius i estratègies* tracta diferents continguts com:

- Definició de Barcelona com a ciutat sostenible.
- Increment del nombre de quilòmetres conduïts en bicicleta,
- Canvi de la distribució modal, en general o segons el motiu de viatge
- Reducció de la velocitat dels vehicles motoritzats – convivència
- Reducció de l'accidentalitat
- Millora de la imatge que tenen els residents i usuaris de l'espai públic vers els ciclistes
- Millora de la salut dels residents.
- Oferir alternatives a visitants i turistes a la mobilitat.

Al capítol número 4, *Mesures d'actuació*, es tracten les diferents mesures a desenvolupar dins del Pla Estratègic. En trobem de dos tipus: unes de caràcter general i d'altres més sectorials per estar desenvolupades per actuar dins un grup específic.

En aquesta línia de treball s'han desenvolupat

- La Oficina de la Bicicleta.
- La Bicicleta a la ciutat de Barcelona.
- Circulació de Bicicletes.
- Aparcaments per a bicicletes.
- Mesures de protecció de bicicletes contra robatoris.
- Difusió de l'ús de la bicicleta.
- Estudi de la repercussió econòmica de la promoció de l'ús de la bicicleta.
- Bicicleta de lloguer a punts estratègics.
- Repercussions de l'ús de la bicicleta en la salut.

Com a mesures sectorials hi ha de promoció de l'ús de la bicicleta entre la població més jove: visitants i turistes, els estudiants d'educació secundària i els universitaris; i d'adults com a treballadors.

S'intenta incorporar l'ús de la bicicleta a altres activitats com és anar a la compra.

A més dels temes relacionats amb la salut i la bicicleta.

S'ha realitzat una recerca i anàlisi de documentació ja existent que tracta el tema de la bicicleta, de molt diversos àmbits: documentació d'institucions, intervencions i ponències de reunions i congressos,... la documentació empleada, per facilitar la seva consulta en cas necessari o ampliar les dades es troba al últim punt de cada subcapítol sota el nom de Bibliografia Annexa.

Per últim, a l'Annex *Actuacions per promoure l'ús de la bicicleta* s'ha fet una recopilació de diferents programes i activitats realitzades a Barcelona en els últims anys.

1.1 MARC EN EL QUAL S'INSEREIXEN L'ÚS I LA PROMOCIÓ DE LA BICICLETA

A continuació s'exposen alguns dels conceptes que conformen el *Corpus Teòric* de l'anàlisi i de les estratègies de futur en matèria ciclista i que es contemplen en els documents que elabora des de fa anys la Comissió Europea sobre el tema.

Aquests conceptes impregnen la filosofia que sustenta les propostes, i han de donar un contingut substancial a aquestes perquè facin del **Pla Estratègic de la Bicicleta** una eina útil per a la promoció de l'ús quotidià d'aquest vehicle per a la creació de condicions físiques suficients per anar amb bicicleta de manera còmoda i segura. Per a això, ha de partir-se de la

consideració de la bicicleta com un mitjà més de transport urbà i no com un mer element d'ús esportiu o d'oci.

Igual que ha succeït a tot Europa i, per extensió, en els països occidentals, en les últimes dècades s'ha anat consolidant una posició important del cotxe en molts àmbits, també l'urbà.

De qualsevol manera, la majoria dels viatges a les ciutats mitjanes i grans del nostre entorn es fan a peu i en transport públic (mitjans sostenibles).

L'increment de l'ús del cotxe, si bé va ser en un altre moment signe de desenvolupament, s'ha traduït més tard en una sèrie de conseqüències negatives (soroll, emissions i accidents), derivades fonamentalment de l'ús desmesurat per a desplaçaments urbans i de l'associació de la imatge del vehicle a la de posició social i status econòmic:

- Reducció de l'espai viari per al transport sostenible per l'ocupació progressiva del cotxe (recerca de major capacitat de les vies i ocupació per a aparcament). Un 70 % de l'espai viari està dedicat al cotxe.
- Increment dels nivells de contaminació ambiental i acústica a les ciutats, gran cost energètic i un excés de sinistres amb ferits.
- Condicionament del disseny de les ciutats a la mesura de l'automòbil i no de les persones.

- Reducció de les inversions en la millora urbanística destinada als vianants pel major cost que suposa el condicionament de les infraestructures als vehicles.
- Menor creixement de la utilització dels transports públics amb els dèficits associats, en tractar-se d'un servei públic.
- Consum desmesurat d'energia en els desplaçaments urbans, la majoria inferiors a 7 km i que poden realitzar-se fàcilment amb bicicleta.

L'any 2001 les dades de la ciutat indiquen que per una població de 1.505.325 habitants el parc de vehicles a motor és de 848.601 vehicles entre les quals 142.359 són motos, la qual cosa significa una motorització de 564 vehicles a motor per 1000 habitants, i 95 motos per 1000 habitants.

Una de les conseqüències, com ja s'avançava, és que aquest trànsit és el responsable directe d'un alt percentatge de la contaminació acústica. Dades de la Agenda Local 21 de la ciutat de Barcelona, a la guia d'educació ambiental número 8, *Menys Soroll millor* indiquen que el 80% de les principals causes de soroll són els vehicles a motor, un 10% les indústries, 6% els ferrocarrils i un 4% els serveis i l'oci (bars, discoteques, locals públics).

A Barcelona es va realitzar un total de 6.280.000 de desplaçaments per dia feiner l' any 2001, que representa un augment d'un 2,8% respecte a l'any anterior. Hi ha 605.145

places d'aparcament l'any 2001, i el parc de vehicles motoritzats es va augmentar en un 1,2% en 5 anys

Respecte a dades de contaminació atmosfèrica, aquestes es troben dintre dels marges establerts pels diferents decrets de la Generalitat de Catalunya. Amb dades de l'any 2001 als índexs d'emissió de partícules-fums és de $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (enfront a un valor límit que dicta la normativa de $80 \mu\text{g}/\text{m}^3$); $55 \mu\text{g}/\text{m}^3$ d'emissió de NO_2 , (per sota dels 200 que és el valor límit, i a prop dels $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ que es marca com a valor guia anual); $0,8 \text{ mg}/\text{m}^3$ de contaminació atmosfèrica de monòxid de carboni ; i $26 \mu\text{g}/\text{m}^3$ d'emissió d'ozó.

Tot i mantenir-se dintre dels valors guia, s'ha de reconèixer que els vehicles a motor representen un percentatge important dels diferents components que creen la contaminació atmosfèrica: el 85% del CO emès a Catalunya, el 65% del NO_2 ; i el 41% de hidrocarburs; que prové dels motors dels vehicles.

L'expressió d'aquests paràmetres revela la necessitat de variar les polítiques que en un altre moment van ser adequades però que se'n surten dels conceptes de sostenibilitat que exigeix la ciutadania actual.

Els criteris relativament recents de qualitat de vida i sostenibilitat ambiental han de significar un impuls i un estímul per a dirigir les actuacions urbanístiques que s'emprenguin en el futur. La bicicleta, com a mitjà net i econòmic, ha de jugar un

paper essencial al costat de les polítiques de promoció dels desplaçaments a peu i en transport públic.

Els objectius i indicadors contemplats en la Agenda Local 21 de BCN marca un camí a seguir, a on la bicicleta pot jugar un paper important, amb els punts de:

- Protegir els espais lliures i potenciar el verd urbà i la biodiversitat.
- Defensar la ciutat compacta i diversa, amb un espai públic de qualitat.
- Millorar la mobilitat i fer del carrer un entorn acollidor.
- Assolir nivells òptims de qualitat ambiental i fer de Barcelona una ciutat saludable.
- Preservar els recursos naturals fent-ne un ús racional.
- Reduir la producció de residus i fomentar la cultura de la reutilització i el reciclatge.
- Augmentar la cohesió social, enfortint els mecanismes d'equitat i integració social.
- Potenciar l'activitat econòmica orientada cap a un desenvolupament sostenible.
- Estendre l'educació ambiental i progressar en la cultura de la sostenibilitat.
- Reduir l'impacte de la ciutat sobre el planeta.

1.1.1 Justificació de l'ús de la bicicleta

Els beneficis que pot aportar aquest mitjà són diversos:

- El ciclisme no esportiu i moderat genera beneficis físics (disminueix el risc de malalties cardiovasculars i aporta un enfortiment físic) i mentals (disminueix l'estrès, les tensions, l'ansietat i les formes benignes de depressió i allarga la vida).
- La bicicleta no produeix contaminació atmosfèrica ni acústica, no genera residus perillosos, com són els olis i els àcids corrosius.
- La bicicleta és un mitjà de transport molt econòmic, tant pel que es refereix a la seva adquisició com al seu manteniment. És assequible per a totes les persones i no consumeix combustible d'origen fòssil.
- Des del punt de vista social, el seu ús per amplis sectors de la població i la seva repercussió en la salut pública disminuiria les despeses sanitàries (sempre que l'organització de la ciutat garanteixi una seguretat viària adient molt necessària). D'altra banda, les conseqüències mediambientals i socials de l'ús de la bicicleta no són fàcilment quantificables econòmicament.
- Quant a la despesa comparativa necessària per a oferir una bona infraestructura, hi ha una enorme diferència entre la bicicleta i els vehicles motoritzats.
- Una disminució en el nombre d'automòbils i motocicletes que circulen a la ciutat i un augment de l'ús de la bicicleta millorarien, sens dubte, la fluïdesa del trànsit i es podrien solucionar alguns problemes de congestió.
- La bicicleta no és un mitjà de transport especialment perillós, encara que les circumstàncies actuals del trànsit motoritzat agressiu, junt amb la falta d'una xarxa de vies que permetin un ús suficientment segur de la bicicleta a la ciutat facin que la seva utilització sigui percebuda de vegades com a arriscada.
- La bicicleta és fàcil de manejar en quasi totes les edats i condicions físiques (s'estima en només un 10% el sector de la població que no és capaç de pedalejar en condicions de seguretat acceptables).
- La condició física i mental requerida per a desplaçar-se amb bicicleta es conserva fins a edats molt avançades: les estadístiques fetes en països amb forta presència ciclista indiquen que les persones majors de 65 anys recorren diàriament 5 km amb bicicleta.

- Quant a la rapidesa, qui va amb bicicleta sol necessitar poc de temps d'accés al seu vehicle i es veu menys afectat per la congestió del trànsit. S'ha comprovat, també a Barcelona, que per a distàncies de fins a 7 km la bicicleta és el mitjà de transport més ràpid en els desplaçaments urbans "de porta a porta".
- La bicicleta necessita menys espai que el cotxe, tant en el seu desplaçament com en la superfície per a estacionar.
- Es calcula que, mentre una bicicleta en moviment necessita 8 metres quadrats, a l'automòbil li fan falta 8-10 vegades més. Està clar que les condicions en què es produeixen els moviments, especialment la velocitat, fan molt difícil arribar a una comparació entre situacions homogènies i deduir xifres definitives.
- Quant a l'aparcament, la discussió és molt més senzilla; en l'espai d'una plaça d'aparcament cabrien fins a 20 bicicletes. Col·locant-les d'una manera més folgada i còmoda, encara hi caben 10-12 unitats.

1.1.2 Factors que condicionen l'ús de la bicicleta

Els factors que influeixen en les opcions individuals respecte a l'ús de la bicicleta poden ser molts i variats, si bé s'ha constatat

que gran part d'aquests factors acostumen a ser sobrevalorats per les persones que no usen la bicicleta. Encara així, l'anàlisi de la seva magnitud és un requisit imprescindible per a qualsevol política de promoció del ciclisme urbà que vulgui incidir en els conflictes principals.

Els factors que a continuació assenyalarem es poden incloure en dos grans grups: els relacionats amb l'esforç físic o la incomoditat que poden ocasionar els desplaçaments (distància, pendent, clima, capacitat de càrrega, contaminació, soroll), i els relacionats amb la seguretat (risc de robatori i risc d'accident).

1.1.2.1 Factors referents a la comoditat

Distància. Per a distàncies de fins a 5 ó 7 km la bicicleta és un mitjà idoni. L'opció d'escollir o no la bicicleta per a desplaçaments superiors dependrà de la condició física de la persona i d'altres factors que veurem seguidament. La disposició urbana compacta de Barcelona afavoreix els desplaçaments curts i mitjans, i una bona part d'ells es realitzen en les zones més planes de la ciutat.

Pendent. Possiblement, aquest aspecte sigui el més dissuasiu, ja que s'exigeix un increment en l'esforç. No obstant això, cal tenir en compte altres elements que hi intervenen: l'estat del paviment (a vegades, més important que el propi pendent), i el

grau d'aprofitament de la tecnologia de la bicicleta, en particular el canvi de marxes que permet ajustar el pedaleig al gradient de pujada. En aquest sentit els pendents més forts es registren en una zona molt limitada de Barcelona, entorn a Guinardó, el Carmel, Creueta del Coll, Torre Baró, Vallvidrera i Montjuïc, deixant a l'abast de les possibilitats de tothom la major part del territori urbà.

A més, en els punts de fortes pendents molts ciclistes poden fer un tros de trajecte a peu amb la bici, sense perdre les avantatges de l'ús general de la bici. És com anar a peu a la parada del bus.

Clima. Resulta evident que les condicions climàtiques extremes (pluja, vent, calor o fred) redueixen l'atractiu de la bicicleta. En qualsevol cas, aquest obstacle acostuma a ser sobrevalorat per les persones que no usen aquest mitjà de transport. No obstant això, en altres països de major ús ciclista com Finlàndia, Holanda o Dinamarca, la bicicleta s'utilitza en condicions climàtiques que aquí potser se considerarien com a obstacles insuperables.

Existeix un problema del calor a l'estiu, problema que es pot pal·liar amb llocs de canvi de roba i lavabos als llocs de treball i a l'escola.

Capacitat de càrrega. Tot i ser molt inferior a la dels vehicles motoritzats, no cal menysprear-la. Si es disposa de cistelles, alforges o un altre tipus d'accessoris semblants, una càrrega

d'aliments o de llibres d'uns 10 quilos pot ser transportada amb facilitat i seguretat. De qualsevol manera, les tendències de consum actuals que es tradueixen a vegades en compres en grans superfícies dels afores i més concentrats en el temps, per aquestes compres descarten la viabilitat de la bicicleta per al transport de subministraments.

Contaminació atmosfèrica i acústica. Quan l'ús de la bicicleta discorre pel mateix espai viari que el trànsit a motor, els i les ciclistes afronten la contaminació atmosfèrica i el soroll amb proximitat a les fonts emissores, tot i que la qualitat de l'aire que respiren és notablement millor que la que hi pot haver dintre dels cotxes amb aire condicionat. En cas de poder circular per carrers amb un trànsit motoritzat mínim o absent, la contaminació i el soroll podrien arribar a ser avantatges comparatius en compte de factors dissuasius, ja que, com a ciclistes, no contaminen l'aire ni generen soroll.

1.1.2.2 Factors referents a la seguretat

Risc de robatori. La facilitat de robatori de la bicicleta és superior a la d'un altre vehicle. L'adquisició de cadenats més segurs, l'ús d'una bicicleta més vella quan cal deixar-la al carrer i una altra de millor qualitat quan es disposa d'ubicació segura en el lloc de destí, són solucions practicades habitualment. La promoció d'aparcaments en llocs vigilats, no només a la via pública sinó

també en els llocs de treball o d'estudis, poden ajudar a reduir la magnitud del problema.

A més és necessari que els cossos de policia prenguin la custòdia de les bicicletes com a feina important i que col·laborin al sistema de control de bicicletes robades.

Seguretat viària. Segons les enquestes, moltes persones que estarien disposades a utilitzar la bicicleta com a mitjà de transport, no ho faran mentre no es donin unes condicions que permetin un ús més segur de la bicicleta a ciutat. D'altra banda, els/les ciclistes consideren que el comportament agressiu i incivilitat d'alguns conductors i conductores de cotxes i motos/ciclomotors, els descuidats al girar a la dreta, així com l'excés de velocitat de molts d'aquests vehicles, són els principals problemes que sofreixen. En aquest sentit, la reducció del límit de velocitat màxima permesa en àmplies zones del nucli urbà (les anomenades zones 30), poden ajudar a superar aquest problema.

Es pot afirmar que Barcelona parteix d'una bona plataforma per a convertir-se en l'eix d'una sèrie d'actuacions que tendeixen a incloure-la en els protocols de ciutats que aposten més clarament per la bicicleta, perquè una bona part de les seves coordenades i paràmetres permeten i faciliten l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport quotidià. Això no significa però, que no existeixin esculls encara a la ciutat per a un ús de la bicicleta en condicions òptimes.

1.1.3 Condicionaments de la circulació ciclista

A banda dels obstacles descrits anteriorment, la bicicleta es topa a la ciutat amb un conjunt de condicionaments que no depenen tant de les característiques del vehicle i de les seves limitacions, sinó que són el producte de les opcions i polítiques particulars que s'han pres a cada ciutat al llarg de la seva evolució.

Barcelona té una base de voluntat de bona convivència; voluntat que s'ha d'explotar tant en matèria de millora de la seguretat viària com en l'ús de la bicicleta.

1.1.3.1 Derivats del model urbà

La variable principal és la distància a recórrer o la facilitat per a accedir amb bicicleta a diferents llocs i activitats urbanes.

És evident que a les ciutats compactes mediterrànies les condicions per a l'ús de la bicicleta són bastant favorables, ja que la majoria de les activitats, serveis i equipaments queden dins del radi d'acció possible del desplaçament amb bicicleta.

Barcelona té unes dimensions on la marxa a peu i amb bicicleta són ideals, ja que ni tan sols la Avinguda Diagonal, com a via més llarga i que travessa tota la ciutat, supera els 11 km entre ambdós extrems.

1.1.3.2 Derivats del model de transports

L'atenció a l'automòbil privat i el paper marginal a què s'ha donat a la bicicleta, han anat component un model de transport amb importants condicionaments per a la circulació ciclista:

- L'aparició de barreres urbanes artificials derivades de la construcció d'infraestructures per al cotxe i per al tren. La falta de permeabilitat d'aquestes infraestructures suposa un primer condicionant. Les vies ràpides han segregat barris sencers; els eixos de circulació ràpida dins de la ciutat són en ocasions grans barreres dissuasives i a més impedeixen creixements urbanístics.

La negació a destinar pressupostos per a augmentar la permeabilitat per a vianants i ciclistes a les barreres urbanístiques naturals (rius, vies, edificacions,...) ha frenat l'ús de la bici i el costum de caminar.

- Un segon condicionant és el de la seguretat viària en la seva doble faceta: la perillositat que generen els vehicles motoritzats i el consegüent risc que suposa circular amb bicicleta en ser, junt amb els vianants, els elements físicament més vulnerables del trànsit.
- La contaminació atmosfèrica i el soroll, que ja s'han tractat més amunt.

1.1.3.3 Derivats del disseny viari

La concepció del sistema de transports i les prioritats establertes en l'ús del viari que afecten al trànsit ciclista:

- El grau d'integració/segregació dels vehicles motoritzats respecte a les bicicletes.
- La secció dedicada a la bicicleta en el cas que existeixin vies exclusives per a ella.
- La tipologia de les interseccions.
- La qualitat paisatgística.
- La protecció climàtica per mitjà d'arbrat.
- La prioritat per l'aparcament al disseny de carrers per damunt de dedicacions d'espai per altres usuaris.
- La pavimentació.
- El microdisseny de ressalts i registres a calçada.
- El mobiliari urbà, etc.

1.1.3.4 Derivats de la gestió del trànsit

Atès que l'espai urbà per al transport és limitat, els gestors del trànsit haurien d'aplicar polítiques que persegueixin un equilibri més sostenible i permetin el desenvolupament dels diversos tipus de mobilitat.

Aquesta distribució de l'espai serà la que determini graus de conflicte entre diversos modes de transport, la satisfacció del nombre més gran de persones usuàries i, en gran part, la que projecti l'ànim dels gestors per implantar polítiques sostenibles de trànsit. La promoció de l'ús de la bicicleta requereix de dosis importants de compromís polític i tècnic.

Les polítiques de moderació del trànsit, és a dir, la reducció del nombre i de la velocitat dels vehicles motoritzats privats, potencien els desplaçaments amb bicicleta, mentre que les polítiques d'estímul d'aquest trànsit, que faciliten la circulació i l'aparcament de més vehicles a motor a la ciutat, dissuadeixen el trànsit ciclista.

Les tradicionals línies de gestió, preocupades sobretot per aconseguir una major capacitat per al trànsit motoritzat, han posat moltes de les nostres ciutats en situacions no desitjables quant al nivell de congestió, de contaminació i, en definitiva, d'una deficient qualitat de vida dels ciutadans i les ciutadanes:

- L'aparcament al carrer.
- Les velocitats excessives d'un nombre significatiu de vehicles especialment fora de les hores punta.
- Velocitats màximes permeses massa altes. És necessari més zones 30.
- Estacionament i parada de vehicles en doble filera i/o a espais reservats per a la bicicleta.
- Anarquia a les interseccions.

1.1.3.5 Condicionaments culturals

Els elements psicològics o ideològics influeixen decisivament en l'elecció del mode de transport i la mentalitat amb què s'afronten els desplaçaments urbans quotidians. L'elecció del mitjà de locomoció no està restringida a un mer càlcul material basat en criteris com la rapidesa, el cost, la comoditat o la seguretat, sinó que, a més, està influenciada per les formes culturals i les escales de valors pròpies de l'individu i de la societat en què viu. De fet, entre grans sectors de la població, la bicicleta segueix tenint un estigma de mitjà de transport de baixa categoria o, en tot cas, propi de joves, esportistes o ecologistes.

Trencar aquest estigma és un objectiu imprescindible de qualsevol política de promoció de la bicicleta amb pretensions realment transformadores.

En una altra part del present document es presenta una proposta d'actuació a la xarxa de carrils bici per a millorar les possibilitats físiques per a l'ús de la bicicleta, encara que és ben conegut que el canvi de la distribució modal no s'obté només per mitjà de la creació d'infraestructures, sinó que també és imprescindible l'execució d'altres activitats i campanyes a favor de la bicicleta per a obtenir el canvi desitjat.

A l'annex *Actuacions per promoure l'ús de la bicicleta* es presenten una sèrie d'activitats i campanyes ja realitzades.

1.2 INTEGRACIÓ DE LA BICICLETA EN LES POLÍTIQUES DE TRÀNSIT. PROMOCIÓ DE L'ÚS DE LA BICICLETA. DISSUASIÓ DE L'ÚS DEL COTXE

Una de les equivocacions més freqüents en les polítiques de promoció de l'ús de la bicicleta per als desplaçaments quotidians és la idea que la sola creació d'infraestructures ciclistes (carril bici, pista bici, etc.), és prou perquè es produeixi un creixement significatiu d'usuaris d'aquest mitjà de transport.

A més s'hauria de aconseguir que el foment de la bicicleta no es faci a costa d'altres modes de locomoció "benignes" socialment i ambiental, com són el desplaçament a peu o el transport públic.

Experiències prèvies mostren que les polítiques que pretenen afavorir els mitjans de transport alternatius a l'automòbil (a peu, amb bicicleta, amb autobús...), han d'anar acompanyades de mesures que d'alguna manera dissuadeixin de l'ús del cotxe. Per tant, la promoció de l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport a la ciutat ha d'anar acompanyada d'una dissuasió de l'ús del cotxe.

Quan pensem en la dissuasió de l'ús de l'automòbil, no sols s'han de contemplar mesures restrictives o repressives; és important que paral·lelament es busquin mesures positives, com són per exemple:

- Facilitar el pagament de multes per infraccions de trànsit amb la compra d'abonaments de transport públic.
- Fomentar l'ús compartit del cotxe per a anar al treball o al centre d'estudis o a altres activitats.
- Fomentar l'aparcament fora de l'espai viari.

1.2.1 Què ha de contemplar una política favorable a la bicicleta?

Les polítiques de promoció de la bicicleta s'acostumen a associar a l'aspecte més d'enginyeria, als resultats relatius a la construcció de les infraestructures especialitzades per a aquest mitjà de transport. Però hi ha un altre conjunt de facetes imprescindibles per a obtenir una profunda recuperació del paper de la bicicleta a la ciutat.

La política de promoció del ciclisme urbà ha de partir de l'elaboració d'un pla per a atacar no només els aspectes d'enginyeria, sinó també els educatiu - culturals i els normatius que condicionen la circulació amb bicicleta.

Aquest pla formarà part de les actuacions integrals sobre la mobilitat en general.

D'aquesta manera, qualsevol pla ha d'incloure, d'altra banda, una anàlisi financera i pressupostària i una estratègia de

participació ciutadana. El contrast entre les expectatives del pla i els resultats obtinguts permetrà avaluar la seva adequació i la conveniència de mantenir-lo o reformar-lo.

1.2.1.1 Planificació

És imprescindible partir d'un pla estratègic global per al desenvolupament de la bicicleta com a mitjà de transport, ja que les iniciatives no integrades en aquesta planificació condueixen a l'aïllament de les actuacions. S'ha d'evitar la successió d'actuacions desconnectades o incongruents que no entrin en la línia d'aquest pla.

La planificació de major ús de la bicicleta, necessàriament implica un pla paral·lel de Mobilitat que coordini actuacions integrals també en els altres modes de transport.

1.2.1.2 Enginyeria

La creació de vies o espais específiques per a bicicletes dependrà d'una visió global del funcionament del trànsit a la ciutat. En avingudes o carrers on el trànsit motoritzat és dens i/o ràpid, es farà recomanable la creació d'infraestructura específica (carrils bici). En carrers de trànsit reduït i baixa velocitat, la bicicleta i el cotxe poden conviure utilitzant la mateixa calçada sense

necessitat d'enginyeria específica (vies ciclistes o carrers pacificats) i amb un estalvi important per administració local.

A les voreres o zones restringides a l'automòbil haurà d'evitar-se que vianants i ciclistes puguin entrar en conflicte, prenent les mesures que en cada cas siguin les més convenients.

1.2.1.3 Educació i cultura

En sentit ampli, l'objectiu del procés educatiu seria establir un nou marc de valoració social de l'ús de la bicicleta. Es tractaria de garantir el coneixement dels avantatges individuals i col·lectius associats a l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport urbà, enfrontant-los amb els perjudicis també individuals i col·lectius que suposa l'ús inadequat de l'automòbil. Igualment, es tractaria de desterrar la idea que la bicicleta és un vehicle apropiat exclusivament per a l'oci o l'esport, per a les criatures o per a les persones de baix nivell econòmic.

Respecte de l'educació viària per a la bicicleta, una primera premissa és que no ha de estar dirigida exclusivament al col·lectiu de ciclistes, sinó a tota la població, encara que en cada grup (automobilistes, vianants, usuaris/àries del transport col·lectiu, ciclistes, infants, gent gran, etcètera) s'han de recalcar aspectes diferents.

Els ensenyaments dirigits al col·lectiu d'automobilistes han de buscar especialment la interiorització del perill que comporta la mera conducció d'un vehicle d'una tona de pes i que pot assolir velocitats més enllà de la capacitat de resposta davant de situacions imprevistes; i la responsabilitat continuada que té el conductor d'informar-se en cada moment de la situació d'altres usuaris de l'espai viari.

En el cas dels i de les ciclistes, l'educació ha de recalcar els comportaments que els permeten reduir el risc d'accident i la importància de respectar les normes a la mobilitat.

1.2.1.4 Promoció

És important que les campanyes de promoció no ho siguin "en buit"; és a dir, aquestes han d'anar acompanyades de mesures concretes que els atorguin versemblança. Per exemple, fer-les coincidir amb la posada en servei de trams de via ciclista, posta en marxa d'altres actuacions de l'Oficina del ciclista, aprovació de normes municipals al respecte, etc.

1.2.1.5 Finançament

L'enorme diferència de cost entre la infraestructura per a bicicletes i la pròpia dels vehicles motoritzats no ha d'enganyar-nos sobre la necessitat de plantejar amb rigor el capítol

pressupostari d'un pla de promoció de la bicicleta. La infraestructura per al ciclisme urbà és, en termes relatius, barata, però no és gratuïta; i la dedicació d'esforços al projecte, per molt que sigui realitzat per funcionaris municipals, ha de ser entesa com un capítol més de la quotidiana tasca de l'Administració.

A Londres, l'any 1981, l'Administració metropolitana es va comprometre a emprar l'1 % del pressupost del departament de transport per a la bicicleta, així com per a la formació d'un equip de planificadors i enginyers dedicats en exclusiva a la creació d'una xarxa d'itineraris ciclistes. Altres ciutats han anat encara més lluny. Així, l'Ajuntament de Leipzig va decidir, l'any 1992, que un 7 % del pressupost d'infraestructures viàries es dediqui a la implantació de vies ciclistes.

1.2.1.6 Participació

Si en general la participació ciutadana en el procés de planificació i construcció urbana és una exigència democràtica, en l'apartat de promoció de la bicicleta és, a més, una garantia de coherència entre les necessitats dels usuaris i usuàries i els projectes.

La falta d'experiència ciclista extensible a una part important del personal tècnic dedicat al trànsit pot pal·liar-se amb la col·laboració de les persones que viuen els problemes de la

circulació de bicicletes des del seu selló. Aquest factor explica en bona mesura l'èxit d'algunes experiències de planificació compartida entre ajuntaments i grups de defensa dels ciclistes.

1.2.1.7 Normativa

Per a la projecció a mitjà i llarg termini d'una ciutat, és important que la política de promoció de la bicicleta no quedi supeditada a la voluntat esporàdica d'un o un altre grup polític, sinó que ha de quedar contemplada en acords d'objectius pel Ple Municipal, en normatives municipals concretes i realistes: Plans Generals d'Ordenació Urbana, Ordenances Municipals de Trànsit, Plans Generals de Mobilitat, Pla de Seguretat a la Mobilitat, etcètera.

1.2.1.8 Seguretat

La Seguretat viària és un tema pendent al municipi. Amb més de 13.000 ferits anuals (d'ells 293 ciclistes) es fa la actuació per reduir aquestes xifres.

Es necessari augmentar la sensació de seguretat en general, i és per això, que considerant que els i les ciclistes creuen que a aquest tema se'l ha de donar un caràcter de prioritat municipal, s'han desenvolupat apartats especials al **Pla Estratègic de la bicicleta a Barcelona**.

1.2.1.9 Avaluació i seguiment

Qualsevol avaluació i seguiment d'una proposta comporta un cost afegit. No obstant, en els projectes considerats seriosament i que busquen afavorir en profunditat la bicicleta com a mitjà de transport urbà, és necessari conèixer bé els resultats de les actuacions a fi de modificar-les o de continuar-les.

Sota aquestes directrius i dins d'aquesta "filosofia" s'elabora el **Pla Estratègic de la Bicicleta de Barcelona**, que té el seu referent en les propostes que s'exposen a continuació i que s'aglutinen entorn a l'**Oficina de la Bicicleta** com a ens coordinador i gestor de tot el projecte.

2. IDENTIFICACIÓ DE PROBLEMES

2 IDENTIFICACIÓ DE LA REALITAT EXISTENT

2.1 INFRAESTRUCTURES PER A CICLISTES

2.1.1 Espais viaris

A Barcelona trobem diferents tipus de espais viaris per a bicicletes, segons la classificació establerta per la vigent **Ley de vehículos motorizados, Seguridad Vial y Reglamento de Circulación de 2001** – la definició d'aquesta classificació es pot veure al punt 2.4 Normativa de Circulació Municipal de bicicletes

—



Vorera-bici al carrer de Tarragona.



Senda ciclable a la Avinguda Diagonal (Zona Universitària)



Vorera-bici a la Avinguda Diagonal



Carril-bici protegit (per elements de mobiliari urbà respecte la banda de circulació de vianants i per aparcament de motos respecte la banda de circulació rodada) al carrer d'Enric Granados.



Carril-bici protegit (per vorada respecte de la vorera i per l'aparcament de motos i cotxes en línia respecte la línia de circulació a la calçada) al carrer de Provença.



Senda ciclable. Ctra. de les Aigües.



Carril-bici al carrer del Consell de Cent



Vorera-bici al carrer de la Marina

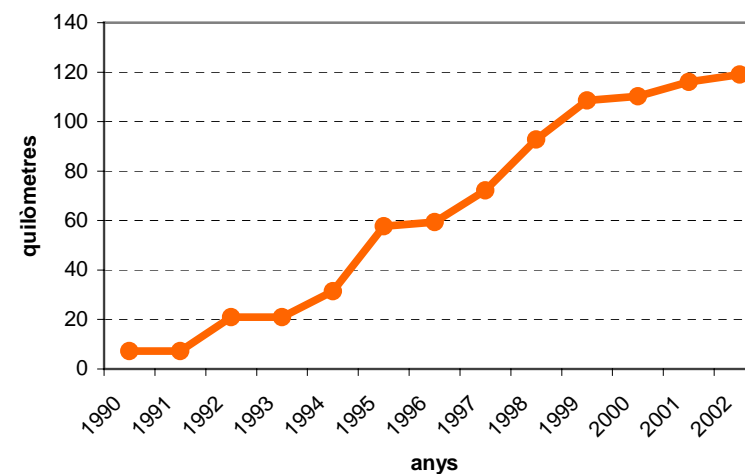


Carril bici al carrer de la Marina.

Des que, l'any 1983, es construís el primer carril bici, anomenat "de cortesia", d'una longitud de 8 km als carrers de la Diputació i del Consell de Cent, vàlid només en dies festius; els quilòmetres de carrils bici a Barcelona han anat augmentant progressivament.

Així l'any 2002 es compten 119 quilòmetres de carril bici. Al següent gràfic es pot veure l'evolució del nombre de quilòmetres en l'última dècada.

GRÀFIC 2.1
EVOLUCIÓ DELS KILÒMETRES DE CARRIL BICI (1990-2002)



Font: INTRA SL a partir de dades de l'Ajuntament de Barcelona.

2.1.2 Aparcaments per a bicicletes

A Barcelona actualment en trobem dos tipus d'aparcaments públics de bicicletes:

- En superfície, és a dir, al carrer.
- Reserves d'aparcament subterrani als aparcaments de les empreses: Societat Municipal d'Aparcaments i Serveis S.A (SMASSA), ara anomenada Barcelona Serveis Municipals, SA (BSM) i SABA.

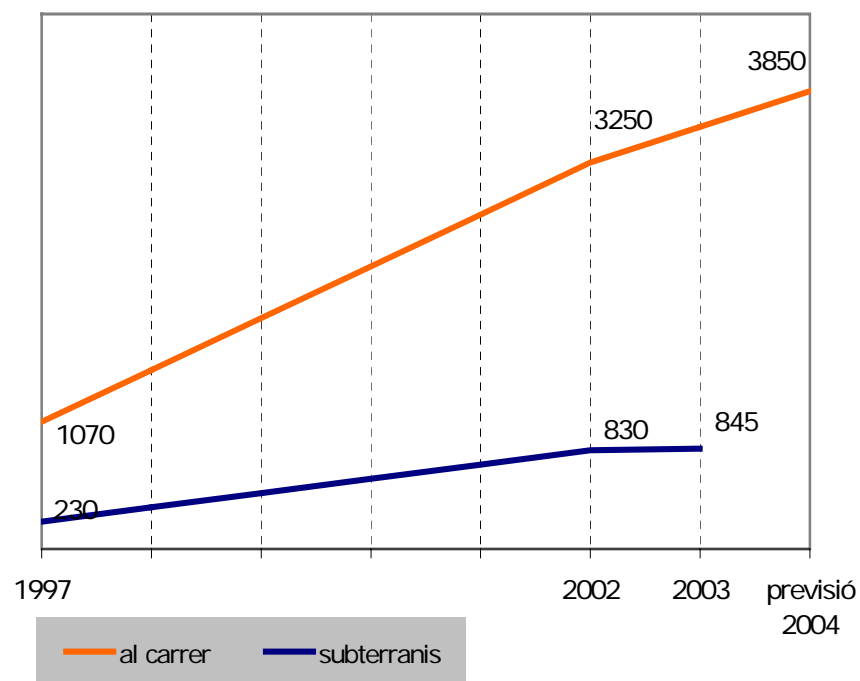
Barcelona compta actualment (gener 2003) amb 3.250 places d'aparcament públiques per bicicletes en superfície i 830 reserves d'aparcament subterrani als aparcaments de BSM i SABA.

No s'ha comptabilitzat les places disponibles a nivell particular (a casa, a la feina,...)

L'evolució del nombre d'aparcaments s'ha vist reflectida en l'augment progressiu tant dels aparcaments en superfície com dels subterranis en aparcaments gestionats per BSM i per SABA.

La previsió de l'Ajuntament és augmentar els aparcaments tal com mostra el següent gràfic de l'evolució dels últims anys i la previsió de les places d'aparcament de bicicletes.

GRÀFIC 2.2
EVOLUCIÓ DE L'APARCAMENT PER TIPUS



Font: INTRA SL a partir de dades de l'Ajuntament de Barcelona i altres.

A més d'aquests dos tipus d'aparcament per a bicicletes ara existents: en superfície i subterrani, també s'aposta per una

nova instal·lació: el *Biciberg*. A aquest nou tipus d'aparcament, que s'instal·larà com a prova pilot al Parc de García Faria.

És una instal·lació subterrània i s'hi podran emmagatzemar 46 bicicletes a cada Biciberg.

Tot i això, si comparem el parc mòbil de bicicletes de Barcelona (unes 300.000) i amb l'ús de bicicletes en ús cada dia (unes 25.000) i el número de viatges amb el nombre de places d'aparcament, aquest encara resulta insuficient.

Així, és cada vegada més habitual trobar-se amb bicicletes lligades a elements de mobiliari urbà (marquesines d'autobús, tanques, senyals de trànsit, semàfors, fanals,...) i arbres (que arriben molts a patir ferides a conseqüència d'això i que per tant no s'hauria de recomanar la pràctica de lligar bicicletes als arbres!).

Algunes imatges dels diferents tipus d'aparcaments existents a la ciutat:

- Aparcaments en superfície, al carrer:



Aparcament per a bicicletes al carrer de Provença.



Aparcament de bicicletes al carrer de Tarragona.



Aparcament per a bicicletes al carrer de Jordi Girona
(Universitat Politècnica de Catalunya, Campus Nord)



Aparcament de bicicletes al carrer de Provença.
Al costat de l'IES Maragall.



Aparcament per a bicicletes a la Avinguda Diagonal amb carrer
de Capità Arenas.



Aparcaments per a bicis a la Avinguda de la Diagonal, davant del Palau de Congressos.



Aparcament en superfície de bicicletes a l'Estació del Nord.



Aparcament per a bicicletes al Campus Nord. Universitat Politècnica de Catalunya.

- Reserves de places a aparcaments subterranis:



Aparcament de Plaça de Sants. El panell indica l'existència d'aparcament per a bicicletes però no ofereixen la possibilitat.



Reserves d'aparcament per a bicicletes a l'aparcament subterrani de SMASSA. Plaça de les Glòries



Reserva d'aparcament subterrani al aparcament de SMASSA Vilardell a Vilardell/Moianès (Hostafrancs).



Reserves d'aparcament per a bicicletes a l'Aparcament subterrani de SMASSA Estació Barcelona Nord a Ali-Bei/Nàpols.

- Altres aparcaments:



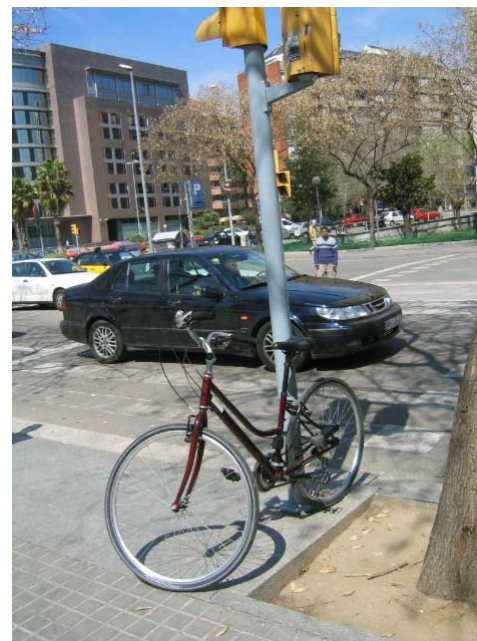
Bicicleta lligada a un arbre



Bicicleta lligada a marquesina. Carrer del Bruc .



Bicicleta lligada a senyal de trànsit. Carrer de Pau Gargallo.



Bicicleta lligada a semàfor al carrer de Tarragona.



Bicicleta lligada a fanal al carrer de la Creu Coberta.



Bicicletes lligades. Via Laietana.



Bicicletes lligades a tanca. Avinguda de la Catedral.



Bicicletes lligades a un tancament. Parc de l'Estació el Nord.

2.2 L'ÚS ACTUAL DE LA BICICLETA

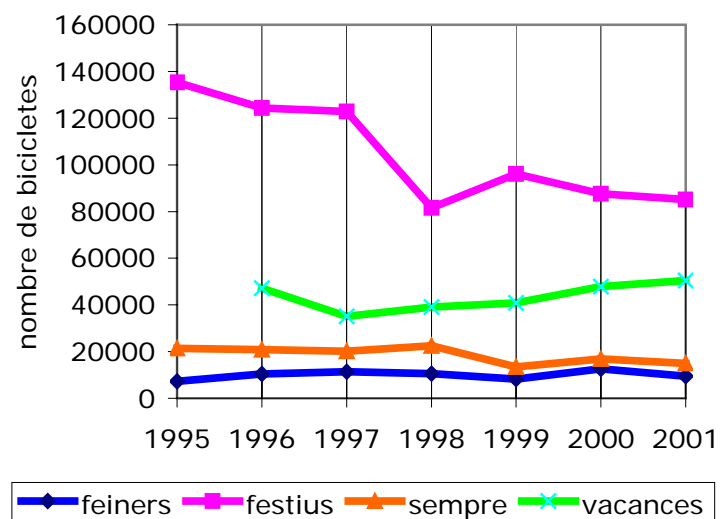
Hi ha precedents d'estudis sobre l'ús de la bicicleta a Barcelona. El projecte europeu **ADONIS** (*Analysis and development of new insight into substitution of short car trips by cycling and walking*) realitzat durant els anys 1996-97 va tractar el tema de la bicicleta a la ciutat:

A l'estudi de comportaments es va comprovar que a Barcelona ningú havia utilitzat la bicicleta durant el dia d'estudi, demostrant així una actitud general negativa envers el ciclisme. No creien que fos un mitjà confortable de transport, quelcom que pogués o no tenir a veure amb els seus sentiments explícits de sentir-se molt vulnerables sobre d'una bicicleta. Això reflecteix la creença que anant en bici es corre un gran risc de ser ferit per la resta de gent, ja que es defuig el seu ús amb trànsit intens o si s'estima que el risc de veure's involucrat en un accident és força alt. Encara que ningú va circular en bici durant el dia de la mostra, un petit grup de gent encara pretén fer-ho en el futur. Per a aquests, el trànsit intens i un clima sec funcionen com a nous impediments sumats al fet que no els agrada gens anar en bici durant la nit ni si van carregats.

2.2.1 Evolució de l'ús de la bicicleta

Si parlem de l'evolució de l'ús de la bicicleta, haurem de tenir en compte als diferents usuaris de la bicicleta a Barcelona segons el moment d'ús d'aquesta: dies feiners, festius, sempre i vacances. Així es mostra al gràfic 2.3 que en els últims anys, la variació més marcada ha estat la de la gran disminució dels usuaris de la bicicleta en dies festius, un 37,04% d'usuaris menys en 6 anys. L'evolució a la resta d'usuaris no és tan significativa, els creixements i/o disminucions són més relatius amb el temps.

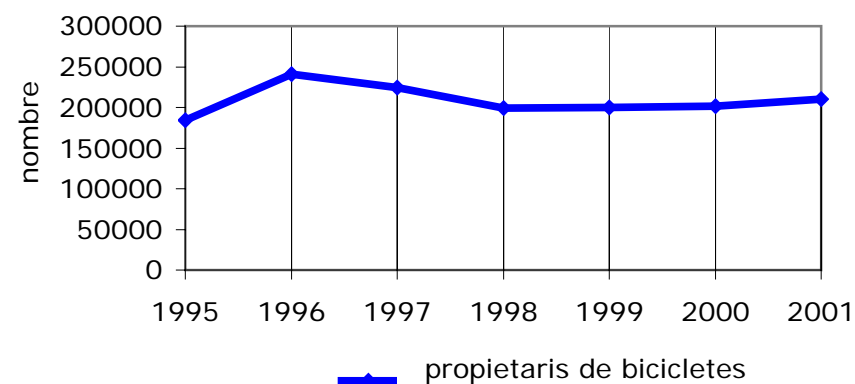
GRÀFIC 2.3
EVOLUCIÓ DEL NOMBRE D'USUARIS DE LA BICICLETA A
BARCELONA



Font: L'Enquesta de mobilitat i trànsit 2001. Ajuntament de Barcelona.

Una altra dada important si parlem de l'evolució és el nombre de propietaris de bicicleta. De l'any 1995 a l'any 2001 podem parlar d'un increment total del 12,26% de propietaris de bicicletes, encara que observant any per any aquest augment és va produir majoritàriament al primer any d'estudi (1995) i a l'últim any, 2001, mentre que a la resta d'anys es produeix una lenta però continua disminució.

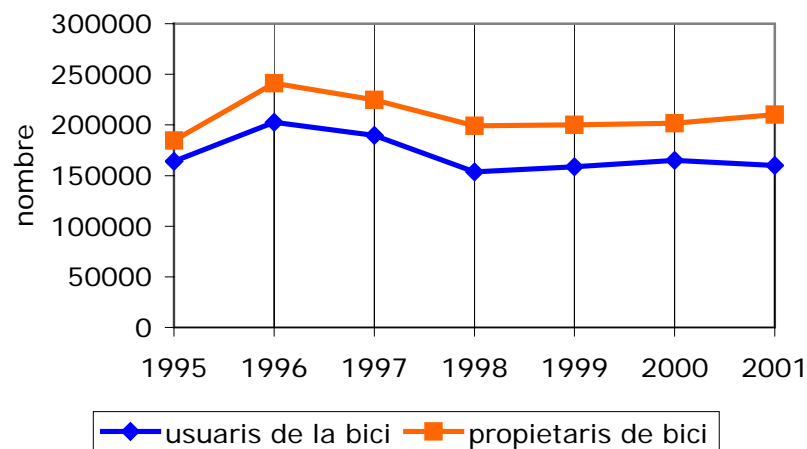
GRÀFIC 2.4
EVOLUCIÓ DEL NOMBRE DE PROPIETARIS DE LA BICICLETA A
BARCELONA



Font: L'Enquesta de mobilitat i trànsit 2001. Ajuntament de Barcelona.

En una relació del nombre de propietaris i el nombre d'usuaris totals (la suma de totes les categories d'usuaris) es veu que les evolucions van lligades, per tant més propietaris implica més usuaris, menys propietaris implica menys usuaris.

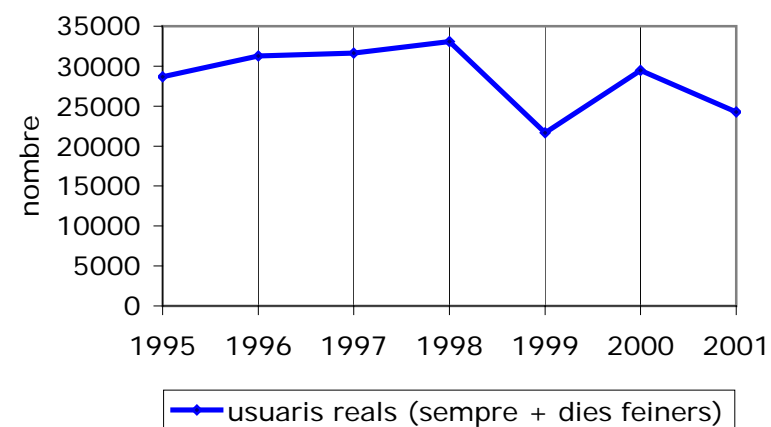
GRÀFIC 2.5
EVOLUCIÓ DEL NOMBRE DE PROPIETARIS I USUARIS DE LA BICICLETA A BARCELONA



Font: L'Enquesta de mobilitat i trànsit 2001. Ajuntament de Barcelona.

Es raonable dir que són usuaris reals o habituals de la bicicleta a Barcelona, no esporàdics, la suma de usuaris de dies feiners i els usuaris que sempre usen la bicicleta, així la evolució d'aquests és la següent:

GRÀFIC 2.6
EVOLUCIÓ DELS USUARIS DE BICICLETA A BARCELONA

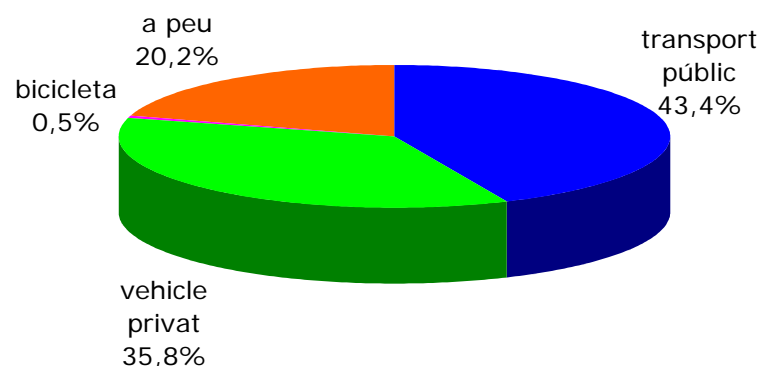


Font: L'Enquesta de mobilitat i trànsit 2001. Ajuntament de Barcelona.

2.2.2 L'ús de la bicicleta als desplaçaments interns

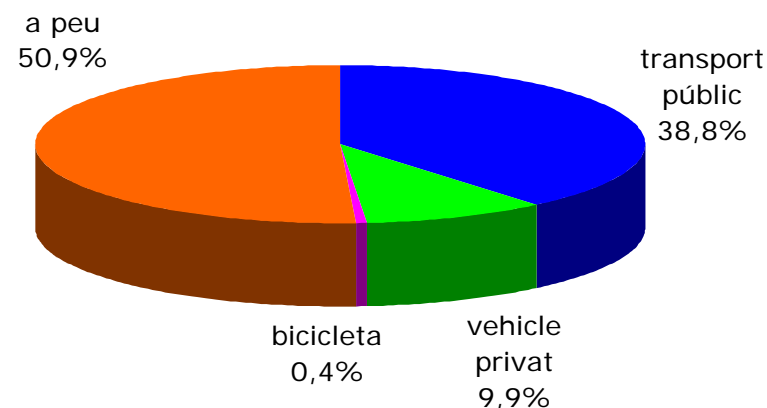
De les diferents enquestes de mobilitat que es realitzen periòdicament a Barcelona, se'n pot extreure informació de l'ús de la bicicleta per als desplaçaments interns per motiu de feina i d'estudis.

GRÀFIC 2.7
DESPLAÇAMENTS INTERNS PER MOTIU FEINA



Font: INTRA SL a partir de dades de l'Enquesta de Mobilitat Obligada (EMO 1996)

GRÀFIC 2.8
DESPLAÇAMENTS INTERNS PER MOTIU ESTUDI



Font: INTRA SL a partir de dades de l'Enquesta de Mobilitat Obligada (EMO 1996)

D'aquestes dades (EMO 1996) podem extreure informació important pel què representa l'ús de la bicicleta als desplaçaments quotidians a l'actualitat; a més de les possibles actuacions a realitzar per incentivar l'ús de la bicicleta.

Si bé és cert que, com és raonable pensar, l'ús de la bicicleta ha canviat respecte de l'any de l'enquesta emprada per fer aquesta comparativa entre diferents modes de transport; l'anàlisi de la situació resultaria igualment vàlid perquè el important és la distribució i no el percentatge d'ús.

Dels resultats d'aquesta enquesta podem dir que l'ús de la bicicleta com a mitjà de desplaçament intern representa un 0,5% i un 0,4% en el cas de motius de feina i d'estudis respectivament, la qual cosa correspon a 2080 desplaçaments quotidians en bicicleta per motiu de feina i 942 per motiu d'estudi. Potser contràriament a allò que es pugui pensar, aquestes dades indiquen que és major el percentatge d'ús de la bicicleta com a mitjà per als desplaçaments de feina que d'estudis.

Els viatges quotidians de l'enquesta EMO normalment representen una $\frac{1}{4}$ ó $\frac{1}{5}$ part de la totalitat. Així, traduint les dades anteriors a més 15.000 viatges interns/dia, als que s'han d'afegir els viatges exportats i importats del municipi.

Si ens plantegem el futur augment d'usuaris de bicicleta, és a dir augment del percentatge corresponent a la bicicleta en el repartiment modal; haurem de preveure la disminució de la resta de percentatges. Les mesures a prendre s'haurien de centrar especialment en els modes que disminuïrien, com podria

ser el cas del vehicle privat per als desplaçaments motivats per motius de feina (representa un 35,8%).

2.2.3 Comptatges de bicicletes

L'Ajuntament de Barcelona, disposa d'uns nous comptadors a Barcelona que permeten aforar els ciclistes que passen davant d'aquest aparell.

L'empresa BONAL ha realitzat comptatges de bicicletes a alguns carrils bici de la ciutat.

De les dades obtingudes es pot extreure informació important a l'hora de conèixer la distribució de l'ús de la bicicleta mensual, setmanal i horàriament.

Aquests comptadors consisteixen en una antena transmissora i una altre receptora que són ubicades una a cada costat del camí o via. Les antenes són connectades respectivament una a la caixa transmissora i l'altra a la caixa receptora; aquesta última conté el *datalogger* per l'emmagatzematge de la informació. La distància màxima de separació entre el transmissor i el receptor és de 2,5 metres. El consum és molt baix i per això s'alimenten a través de piles del tipus alcalines amb una durada de 90 dies.

El comptatge es realitza per la detecció de la petita massa metàl·lica de les bicicletes que passa entre transmissor i receptor.

Aquests comptadors s'han situat a dos carrils bici de la ciutat: al carrer de Provença (unidireccional en calçada) i al carrer de Tarragona (bidireccional sobre la vorera).



Comptadors al carrer de Tarragona.

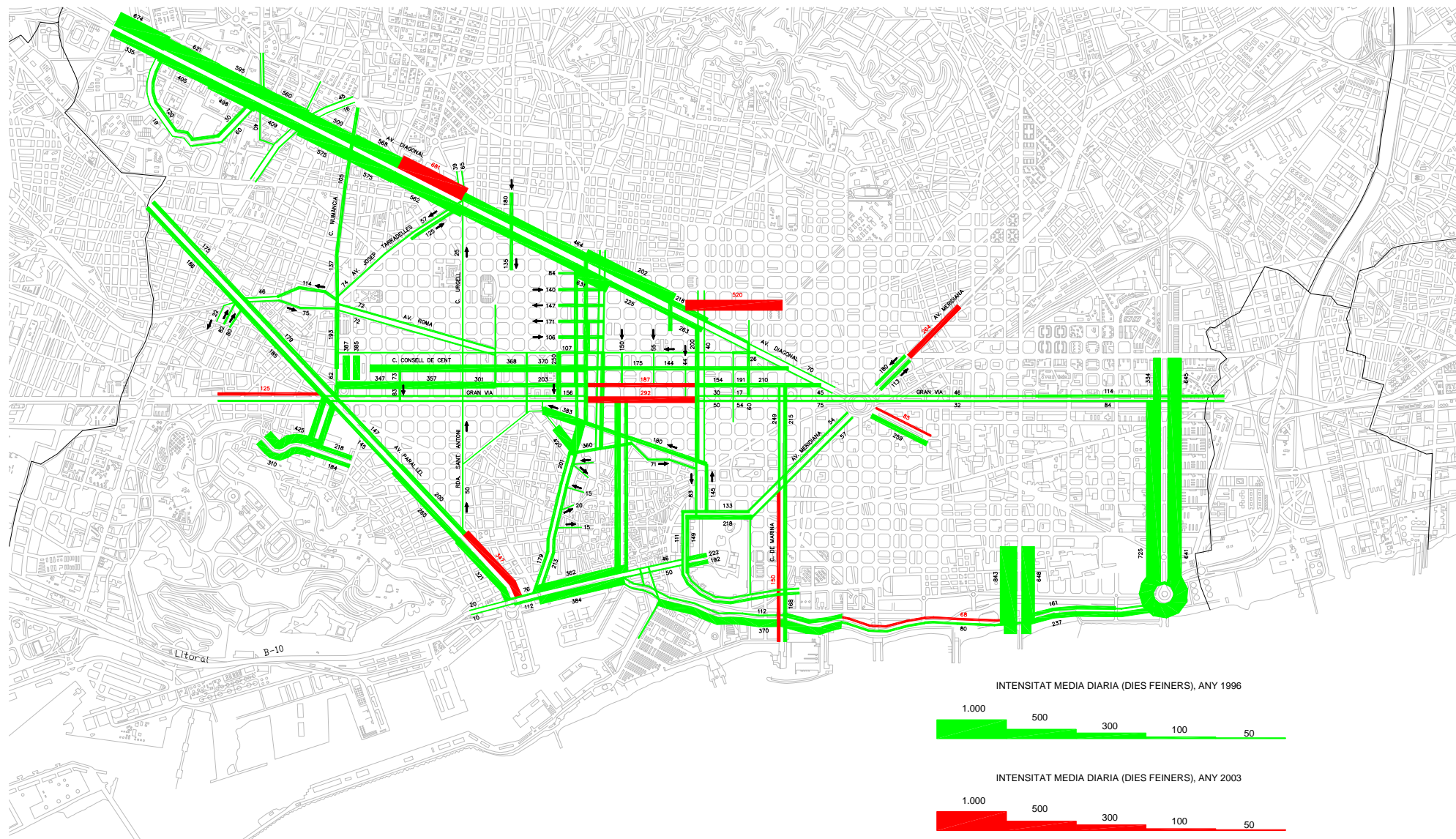
Per obtenir més informació de l'ús dels carrils de bicicletes, s'han realitzat comptatges manuals a 10 punts diferents dels carrils bici situats als següents carrers de la ciutat:

- Avinguda Diagonal amb Avinguda de Sarrià.
- Camí paral·lel a Passeig Marítim.
- Gran Via de les Corts Catalanes, entre Plaça d'Espanya i Plaça de la Universitat
- Avinguda del Paral·lel
- Carrer de la Diputació
- Gran Via de les Corts Catalanes, entre Plaça d'Ildefons Cerdà i Plaça d'Espanya.
- Carrer de Provença.
- Avinguda Meridiana.
- Carrer de la Marina.
- Avinguda Diagonal amb Bac de Roda.

La informació recollida s'ha realitzat durant 20 hores en una setmana sencera (7 dies). Amb el coneixement de les distribucions horàries (24 hores) dels comptadors de l'Ajuntament de Barcelona s'han extrapolat aquestes dades a 24 hores.

De les dades obtingudes s'ha pogut extreure la IMD (intensitat mitja diària), distingint entre els dies feiners (de dilluns a divendres) i els de cap de setmana (dissabte i diumenge).

Amb les dades obtingudes i les dades de IMD de bicicletes de l'Ajuntament de Barcelona de l'any 1996, s'ha elaborat la aranya de trànsit de bicicletes següent:

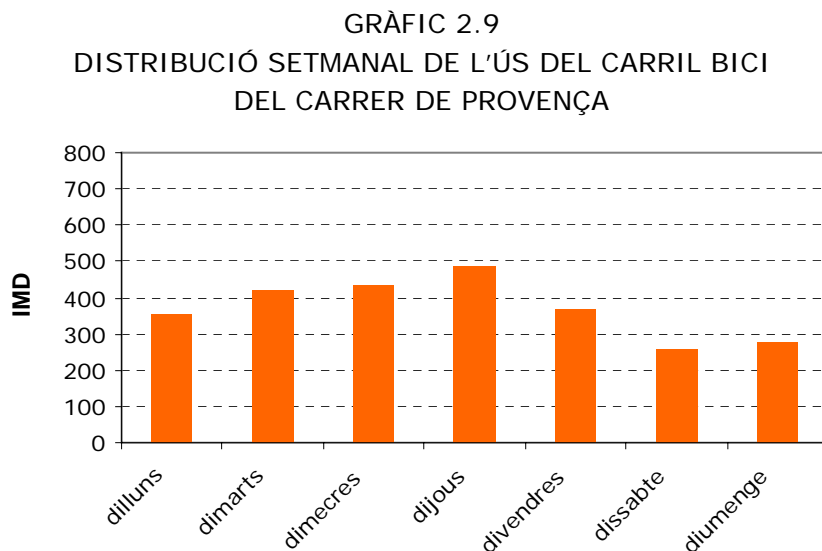


Aranya de trànsit de bicicletes a Barcelona. Dades de 1996 (Ajuntament de Barcelona) i 2003 (INTRA)

2.2.4 Resultats dels comptatges

De la informació obtinguda pels diferents comptatges per part dels comptadors de l'Ajuntament, s'extreuen diverses conclusions:

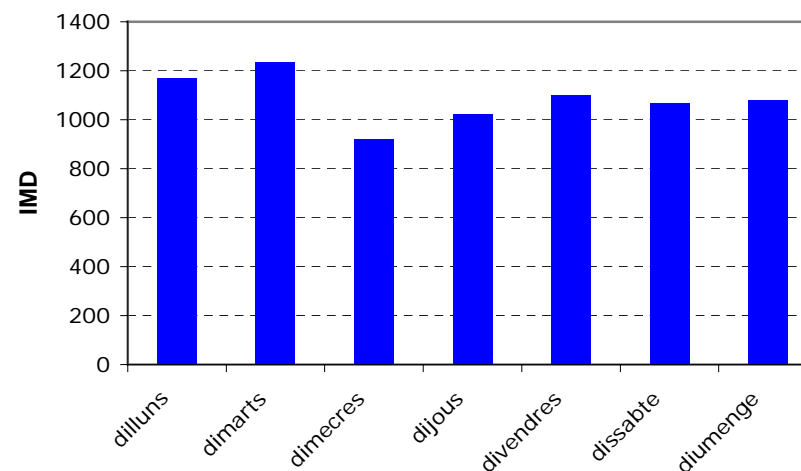
En una distribució setmanal del nombre de bicicletes, la punta (el valor màxim) correspon a un dia laborable. Com es pot veure als gràfics, correspon a dijous al carril bici del carrer de Provença i a dimarts al carrer de Tarragona.



Font: elaboració INTRA SL a partir de dades de l'Ajuntament de Barcelona

Això contradiu la opinió estesa que els carrils bici s'utilitzen majoritàriament els cap de setmana.

GRÀFIC 2.10
DISTRIBUCIÓ SETMANAL DE L'ÚS DEL CARRIL BICI
DEL CARRER DE TARRAGONA



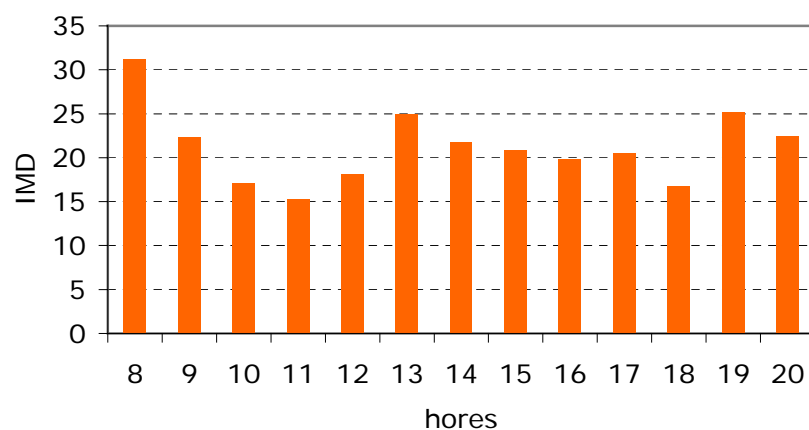
Font: elaboració INTRA SL a partir de dades de l'Ajuntament de Barcelona.

En una distribució diària (24 hores) del nombre de bicicletes dels carrers Provença i Tarragona, es pot observar que les màximes puntes de circulació de bicicletes es donen en hores diferents: al carrer de Provença es produeix entre les 8 i les 9 hores amb 31

bicicletes/hora i al carrer de Tarragona la punta es troba entre les 18 – 19 i 20 hores amb 73 bicicletes /hora.

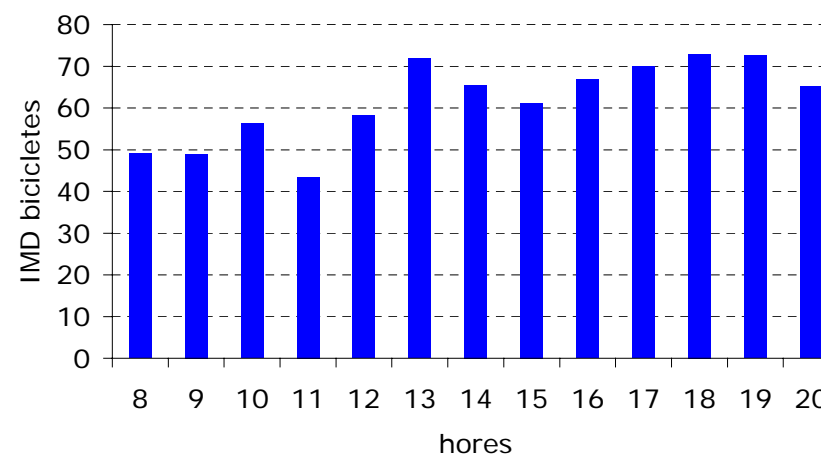
Tot i això, no es troba en aquesta distribució, com es pot veure als gràfics 2.11 i 2.12, cap mínim important, sinó que es presenta de forma bastant homogènia al llarg del dia.

GRÀFIC 2.11
DISTRIBUCIÓ HORARIA DE L'ÚS DEL CARRIL BICI DEL CARRER DE PROVENÇA



Font: Ajuntament de Barcelona.

GRÀFIC 2.12
DISTRIBUCIÓ HORARIA DE L'ÚS DEL CARRIL BICI DEL CARRER DE TARRAGONA



FONT: Ajuntament de Barcelona.

Amb les dades de què disposem s'ha realitzat una distribució mensual de la IMD de bicicletes. Aquesta seria una distribució per carril bici en un únic sentit de circulació.

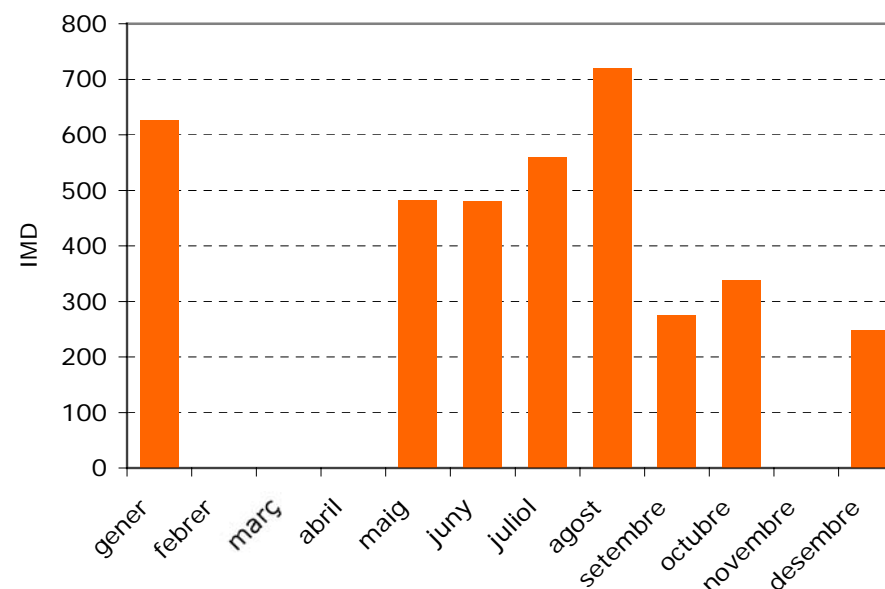
D'aquesta manera, el nombre mitjà de bicicletes que circulen per sentit als carrils bici de Barcelona per mesos seria de la forma que representa el gràfic 2.13. *(No es disposa de dades dels mesos no representats).*

Segons aquestes dades el màxim número de bicicletes correspon al mes d'agost, representant una punta respecte a mesos successius. També és important observar la petita diferència existent entre la intensitat del mes punta (l'agost) i el gener; i la gran diferència entre els mesos consecutius: agost – setembre i desembre – gener (les dades emprades són de desembre de 2002 i gener de 2003).

Amb aquestes dades no es pot arribar a afirmar que l'ús de la bicicleta a Barcelona és exclusiu dels mesos d'estiu, en els quals les condicions climàtiques serien més favorables a l'ús de la bicicleta, sinó que la distribució mensual es comporta de forma aleatòria amb un cert predomini de l'ús als mesos de millors condicions climàtiques.

Tot i això, no se'n pot donar molta *credibilitat* a aquesta distribució anual de l'ús de carril bici per falta de dades suficients i per haver utilitzat unes bases de dades que incorporen mesos als quals es va produir vandalisme amb els comptadors de bicicletes del carrer de Tarragona. D'aquí la importància de seguir amb aquests comptatges, fer-los més estesos per la ciutat i protegir-los davant vandalisme.

GRÀFIC 2.13
DISTRIBUCIÓ ANUAL D'ÚS DE CARRIL BICI



Font: Elaboració INTRA SL a partir de dades de l'Ajuntament de Barcelona

2.3 LA PERCEPCIÓ DELS CICLISTES I DELS NO CICLISTES

2.3.1 Metodologia de les enquestes a ciclistes i a no ciclistes

A fi de conèixer la realitat existent en el tema de les bicicletes a Barcelona, un dels punts essencials és conèixer la població usuària d'aquest mode, els problemes que detecten i les solucions que li donarien a aquests problemes, però també és important l'opinió de la població no usuària, els motius que al·leguen pel no ús, la disponibilitat per començar a utilitzar,....

Així, s'han realitzat dos tipus diferents d'enquestes: les enquestes a ciclistes i les enquestes a no ciclistes. S'ha de entendre com a ciclista la persona que utilitza la bicicleta habitualment i com a no ciclista aquell que no la utilitza mai o esporàdicament amb una freqüència inferior a una vegada a la setmana.

El lloc triat per fer les enquestes era diferent segons el tipus d'enquesta: als mateixos carrils bici en el cas de ciclistes i a altres medis de desplaçament en el cas de no ciclistes: metro, bus, aparcament i pel carrer als vianants que es desplacen a peu.

Els dies triats per fer les enquestes: feiners i festius en el cas de ciclistes (per agafar dins de la mostra a usuari de cap de

setmana); i només dies feiners en el cas de enquestes a no usuaris per què importava que els *agaféssim* en el seu desplaçament habitual diari.

A més, els punts d'enquesta, es van triar de forma que recopiles punts de diferents districtes, de forma dispersa al llarg i ample de la ciutat.

2.3.2 Enquestes a ciclistes

A fi d'obtenir informació de la percepció dels ciclistes a principis del mes de febrer de 2003 es van enquestar 135 ciclistes repartits en 10 punts de la xarxa de carrils bici a Barcelona. Les enquestes es van fer en dies feiners.

Els punts i número d'enquestes van ser:


PUNT D'ENQUESTA	NÚMERO
Meridiana-Naves de Tolosa	8
Diagonal-Bac de Roda	4
Paral·lel-Ronda de Sant Pau	35
Marina-Doctor Trueta	16
Gran Via-Urgell	24
Gran Via-Magoria La Campana	7
Provença-Cartagena	5
Diputació-Balmes	9
Passeig Marítim	12
Diagonal-Zona Universitaria	15

Als enquestats se'ls va preguntar pel grup d'edat al que pertanyen (0-20, 21-40, 41-60 i més de 60 anys); així com el sexe i el carrer d'origen i destinació del seu desplaçament.

A més, es va preguntar pel motiu de desplaçament (feina, domicili, compres, estudis, gestions, oci i vacances o altres).

Es van realitzar dos preguntes obertes: Quins problemes troba circulant per Barcelona?. Quines mesures proposa per millorar les condicions.

Així, la fitxa d'enquesta va ser com la següent:



Agència de Trànsit S.L.P.

Rambla de Catalunya, 29 - 08007 BARCELONA
Tel: 93 301 37 76 - Fax: 93 301 19 22

ENQUESTA DE MOBILITAT A CICLISTES

Febrer 2003

ENQUESTADOR:	DATA:
PUNT D'ENQUESTA:	HORA:

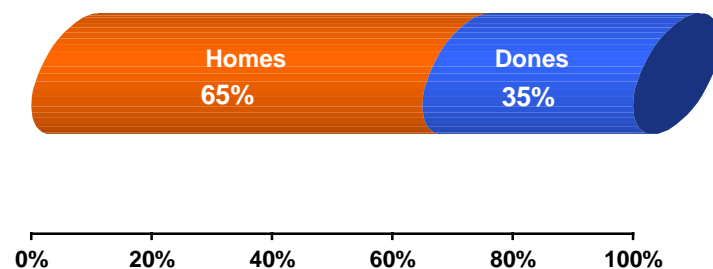
TEMPS

☐ Assolellat
☐ Ennuvolat
☐ Pluja

EDAT	ORIGEN	DESTINACIÓ	MOTIU DE DESPLAÇAMENT	ORI	DES	QUINS PROBLEMES TROBA CIRCULANT PER BARCELONA?	QUINES MESURES PROPOSA PER MILLORAR LES CONDICIONS
<input type="checkbox"/> 0 - 20	Carrer:	Carrer:	Feina	1	1		
<input type="checkbox"/> 21 - 40			Domicili	2	2		
<input type="checkbox"/> 41 - 60			Compres	3	3		
<input type="checkbox"/> > 60			Estudis	4	4		
SEXE			Gestions	5	5		
<input type="checkbox"/> Home			Oci / vacances	6	6		
<input type="checkbox"/> Dona			Altres	7	7		

- Un 65% dels enquestats eren homes i un 35% eren dones.

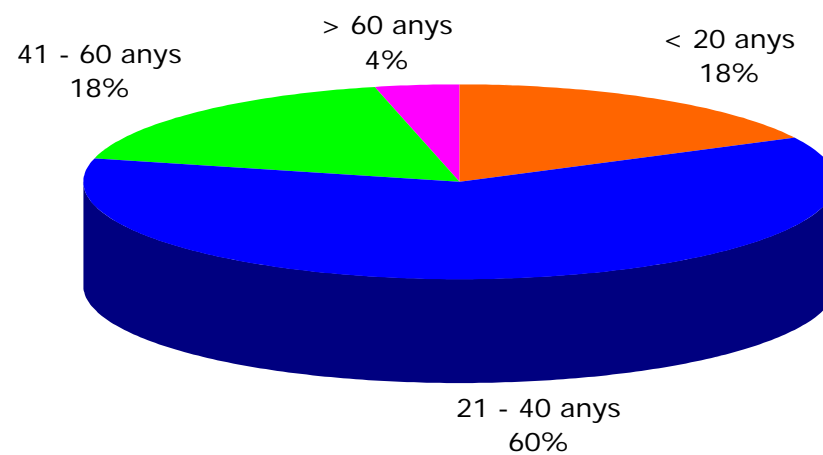
GRÀFIC 2.14
SEXES DELS CICLISTES



Font: INTRA SL 2003

- Gairebé un 80% dels ciclistes tenen menys de 40 anys.

GRÀFIC 2.15
EDAT DELS CICLISTES



Font: INTRA SL 2003

- Els motius del desplaçament amb bicicleta es representen a la següent taula:

O\D	Treball	Domicili	Compres	Estudis	Gestions	Lleure	Altres
Treball	1,5%	10,9%		2,2%	3,6%	0,7%	0,7%
Domicili	16,8%	2,2%	1,5%	6,6%	7,3%	29,9%	1,5%
Estudis		3,6%					0,7%
Gestions		0,7%					
Lleure		3,6%				5,1%	

- La bicicleta s'utilitza principalment pels desplaçaments entre domicili i treball (27,7%) o bé de lleure (38,6%).

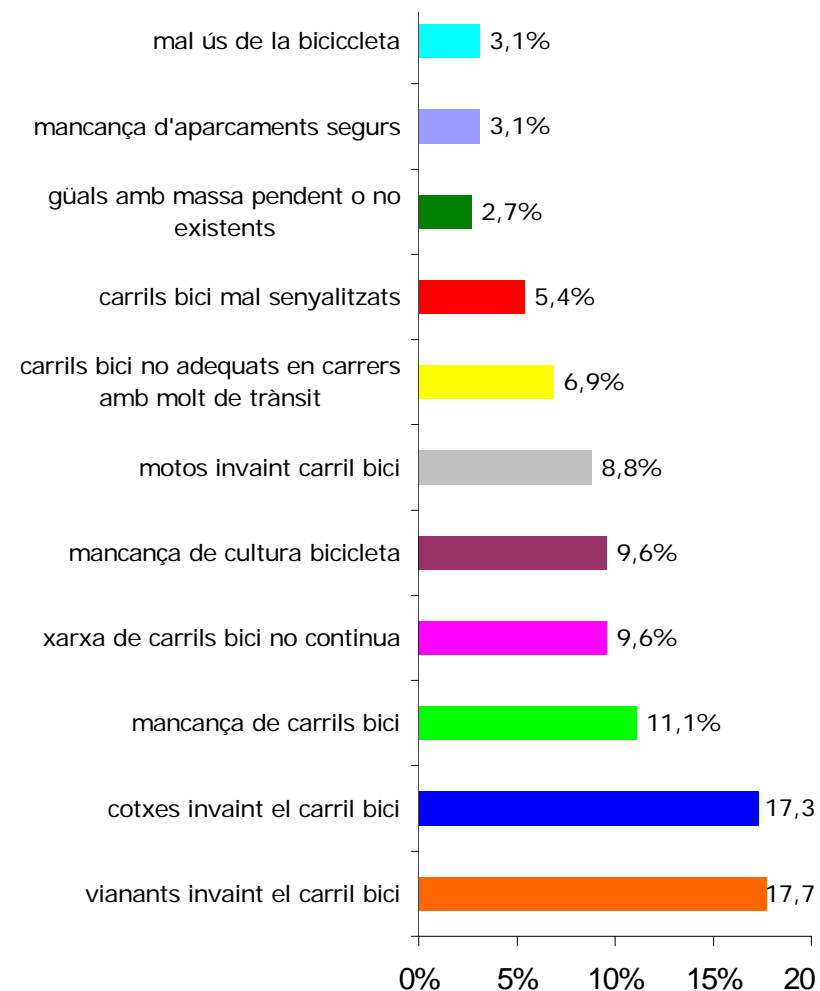
Es va preguntar als ciclistes l'origen i la destinació del seu viatge. Amb les respostes s'ha arribat a calcular la distància mitjana de viatges amb bicicleta a Barcelona que ha resultat ser de 5 quilòmetres. Per fer aquesta estimació no s'han considerat als ciclistes que provenen de fora de la ciutat.

Així, la mitjana de quilòmetres que realitza un ciclista amb origen i destí dintre de la ciutat de Barcelona (què representen el 86% dels ciclistes que hi circulen per Barcelona ciutat) és de 5 quilòmetres.

Amb l'enquesta es va voler extreure informació sobre quins eren els problemes detectats pels ciclistes a Barcelona. A més es va preguntar sobre les possibles solucions que ells donarien per a aquests problemes.

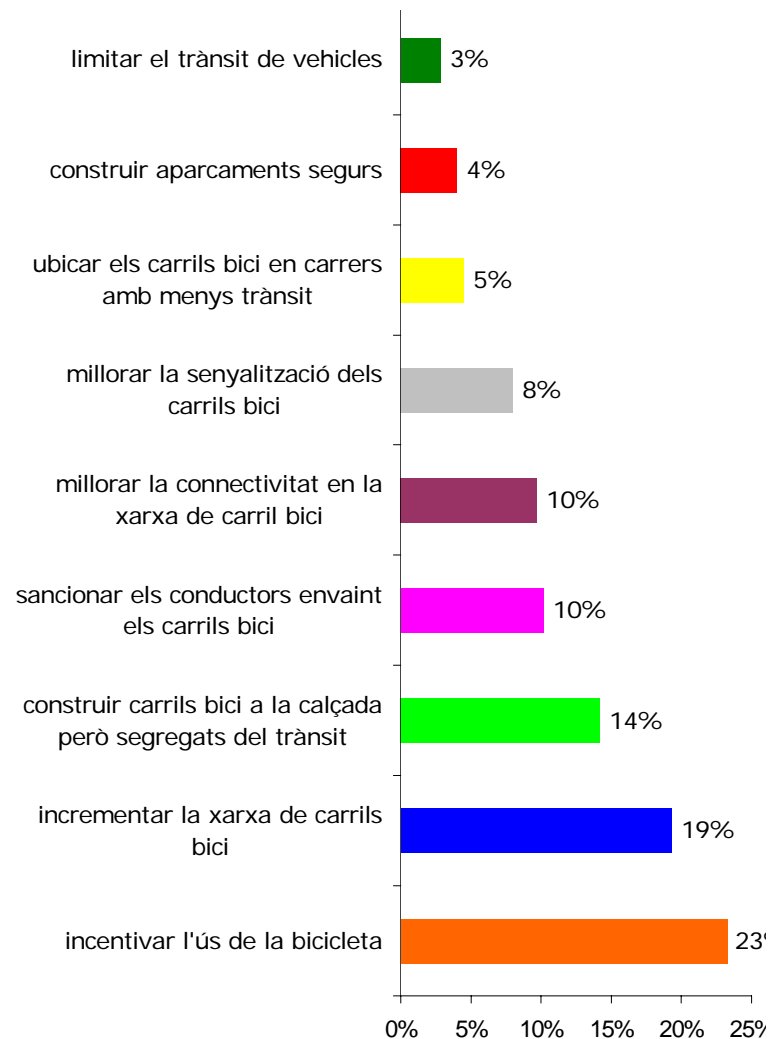
Davant la pregunta: *Quins problemes troba circulant per Barcelona? i Quines mesures proposa per millorar les condicions?*, els resultats van ser els següents:

GRÀFIC 2.16
PROBLEMES DETECTATS PELS CICLISTES



Font: INTRA SL 2003

GRÀFIC 2.17
SOLUCIONS PROPOSADES PELS CICLISTES



Al gràfic 2.16 es pot observar que els problemes que destaquen els ciclistes és la invasió del carril bici: vianants envaint el carril bici, cotxes envaint el carril bici. És també significatiu el alt percentatge de ciclistes que detecten com a problema la mancança de carrils bici i la xarxa de carrils bici no continua.

Respecte de les solucions proposades pels ciclistes, al gràfic 2.17 es pot veure que la majoria de ciclistes consideren necessària la mesura d'incentivar l'ús de la bicicleta, així com incrementar la xarxa de carrils bici i construir carril bici a la calçada però segregats del trànsit.

Enquestes a no ciclistes

Al mes d'abril de 2003 s'han realitzat un total de 202 enquestes a persones que no es consideren usuàries de la bicicleta a Barcelona, o bé ho són esporàdicament amb una freqüència inferior a una vegada a la setmana.

L'objectiu d'aquestes enquestes és conèixer els principals motius per no utilitzar la bicicleta en el desplaçament quotidià i preveure en quin cas utilitzarien la bicicleta com a medi de desplaçament.

Les enquestes s'han realitzat en el moment del seu desplaçament: al metro, autobús, entrada/sortida de l'aparcament o pel carrer als vianants.

Els punts triats per les enquestes van ser a:

- Metro de Diagonal
- Metro de Catalunya
- Aparcaments de Zona Universitària (Campus Sud)
- Aparcament de Plaça Catalunya
- Bus de Tarragona
- Bus de Plaça d'Espanya
- Bus d'Aribau
- Bus de Diagonal
- Bus de Rambla Catalunya
- Vianants a carrers de Sants-Montjuïc, Ciutat Vella, Les Corts i de l'Eixample.

El número d'enquesta per punt:

PUNT D'ENQUESTA	NÚMERO
Metro Diagonal	50
Metro Catalunya	37
Parada Bus Plaça d'Espanya-Tarragona	8
Parada Bus de carrer d'Aribau-Mallorca	20
Parada Bus de la Avinguda Diagonal	6
Parada Bus de Passeig de Gràcia	12
Aparcament de Zona Universitària (Campus Sud)	34
Aparcament de Plaça Catalunya	12
Vianants a diferents carrers	23

La fitxa d'enquesta va ser com la següent:

Intra
enginyeria de tràfic s.l.

ENQUESTES A NO-USUARIS DE LA BICICLETA A BARCELONA

DATA: ____/____/____ - ____/____/____
N: ____

LLOC DE REALITZACIÓ DE L'ENQUESTA: ☐ <N> ☐ BUS ☐ PARKING ☐ CARRER

GRUP D'EDAT: ☐ < 20 anys ☐ 21 - 40 anys ☐ 41 - 60 anys ☐ > 60 anys

SEX: ☐ HOME ☐ DONA

→ ES USUARI DE LA BICICLETA: ☐ NO → ☐ ESPORÀDICAMENT: freqüència: _____

→ TÉ BICICLETA? ☐ SI → ☐ NO →

→ QUINS SÓN ELS PRINCIPALS MOTIUS PER NO UTILITZAR LA BICICLETA EN AQUEST DESPLAÇAMENT?

→ EN QUIN CAS CREU QUE L'UTILITZARIA? QUE HAURIA DE CANVIAR I / O MILLORAR?

→ EN QUINS TRAJECTES: CASA-FEINA, CASA-OCI, CASA-ESTUDI, ...?

☐ FEINA

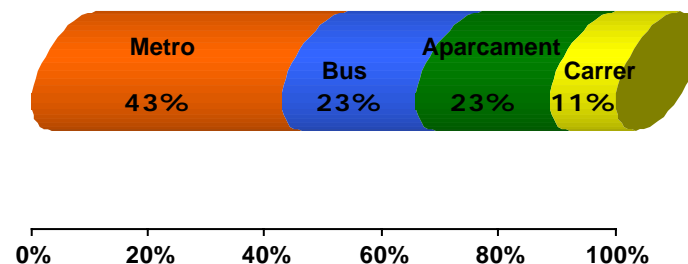
☐ ESTUDI

☐ OCI

☐ _____

Així, la localització d'enquestes és de la següent forma:

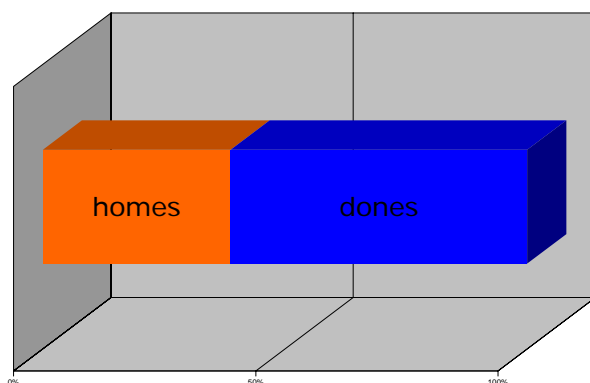
GRÀFIC 2.18
LOCALITZACIÓ DE LES ENQUESTES



Font: INTRA SL 2003

Dels enquestats, el 38,74% van ser homes i 61,26 % dones.

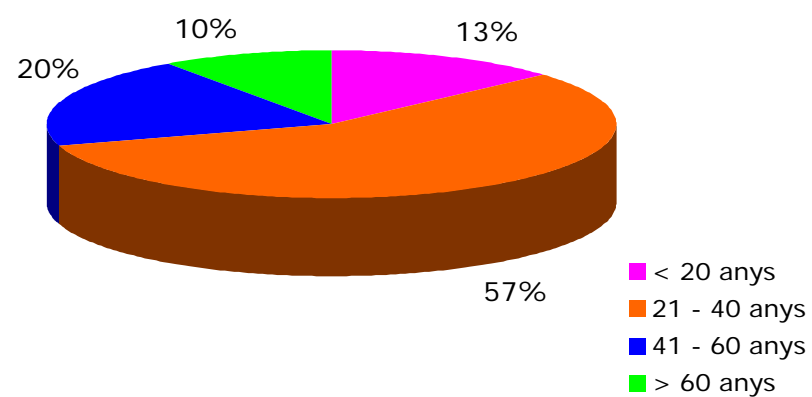
GRÀFIC 2.20
SEXE DELS ENQUESTATS



Font: INTRA SL 2003

Per grups d'edat els enquestats es distribueixen de la següent manera:

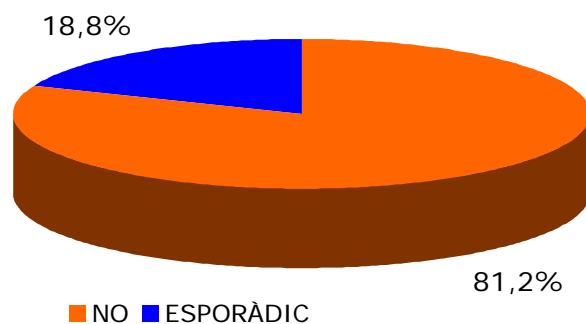
GRÀFIC 2.21
GRUPS D'EDAT DELS ENQUESTATS



Font: INTRA SL 2003

Sobre la pregunta si eren usuaris de la bicicleta o ho són esporàdicament, un alt percentatge declara que no són mai usuaris de la bicicleta.

GRÀFIC 2.22
TIPUS D'USUARI



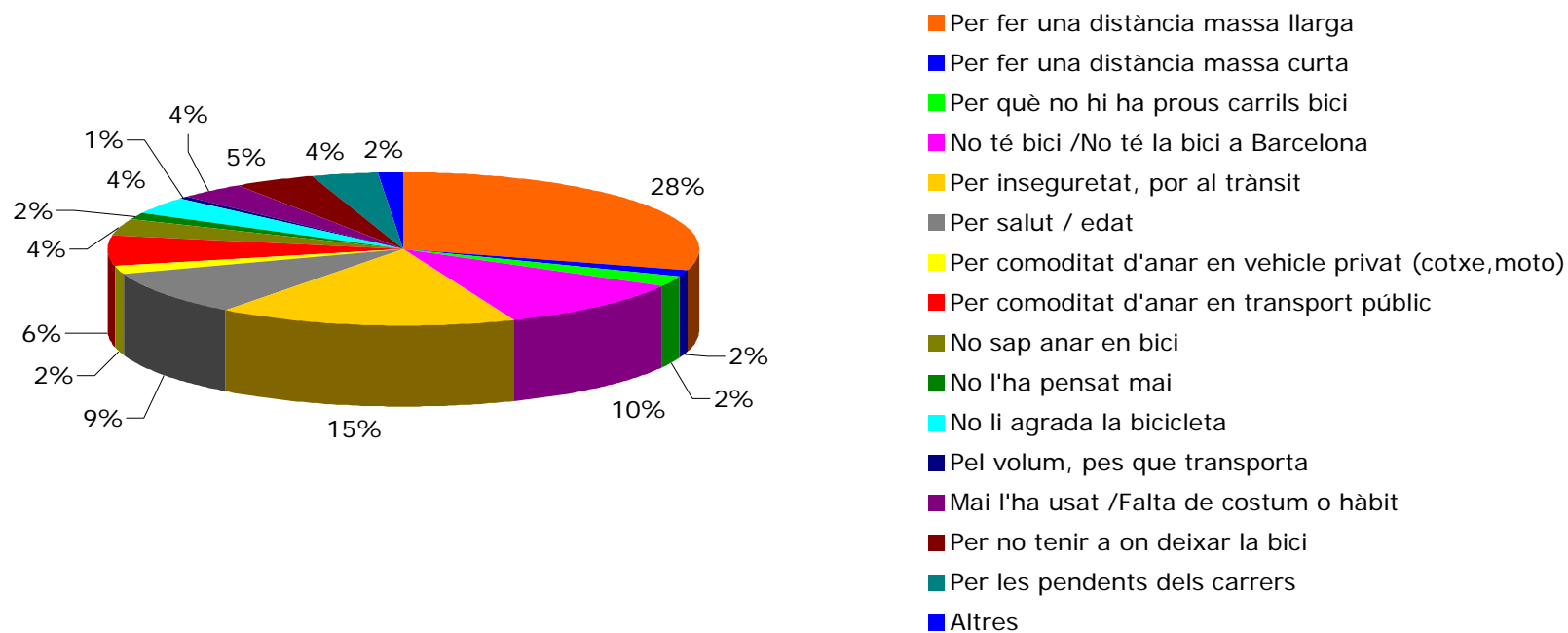
Font: INTRA SL 2003

La resposta a la pregunta: *Té bicicleta?*, va ser d'un 43,7 % si en tenen i un 56,3 % no tenen bicicleta.

Segons aquestes dades serien moltes les bicicletes que hi ha a Barcelona i no s'utilitzen.

Es va preguntar: *Quins són els principals motius per no utilitzar la bicicleta en aquest desplaçament?*. De les respostes obtingudes en poden concloure:

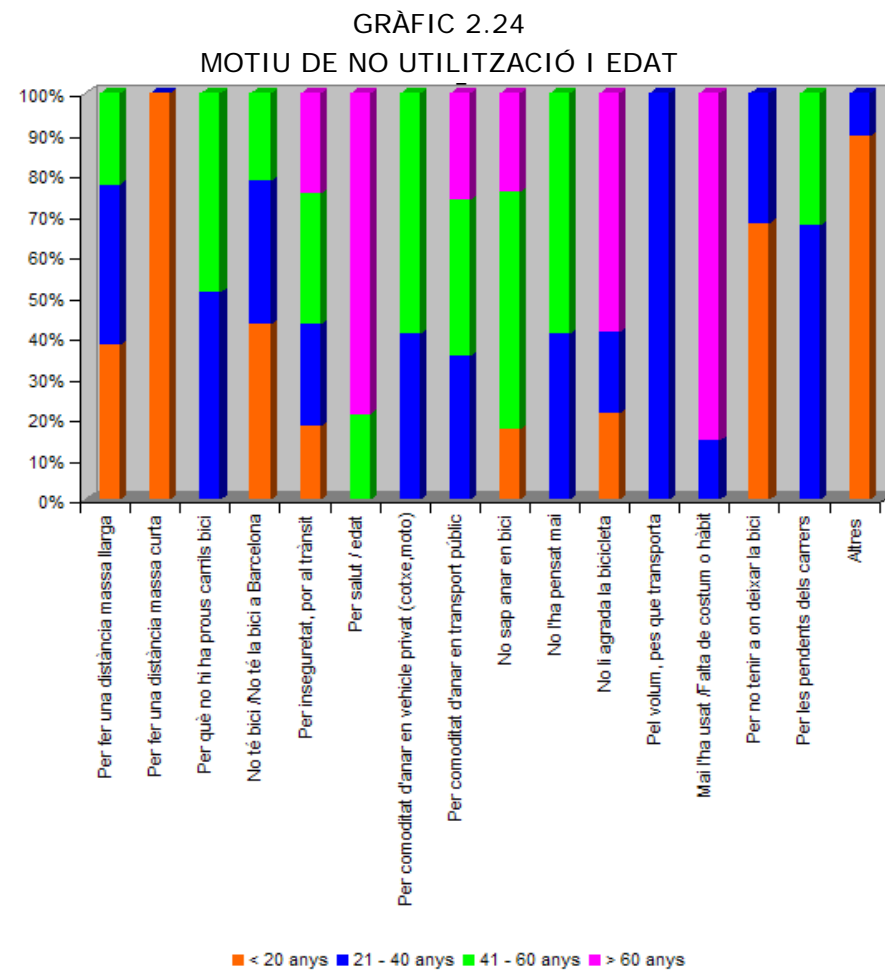
GRÀFIC 2.23
PER QUÈ NO UTILITZA LA BICICLETA?



Font: INTRA SL 2003

El percentatge més alt de motiu per no utilitzar la bicicleta és per realitzar una distància massa llarga, n'hi ha però, d'altres motius que tenen un percentatge important a considerar com: no tenir bici, per inseguretat o por al trànsit, per no tenir a on deixar la bici,...

Resulta interessant veure la relació d'aquestes respostes amb els grups d'edat a que corresponen, així es pot veure al gràfic 2.24:



Font: INTRA SL 2003

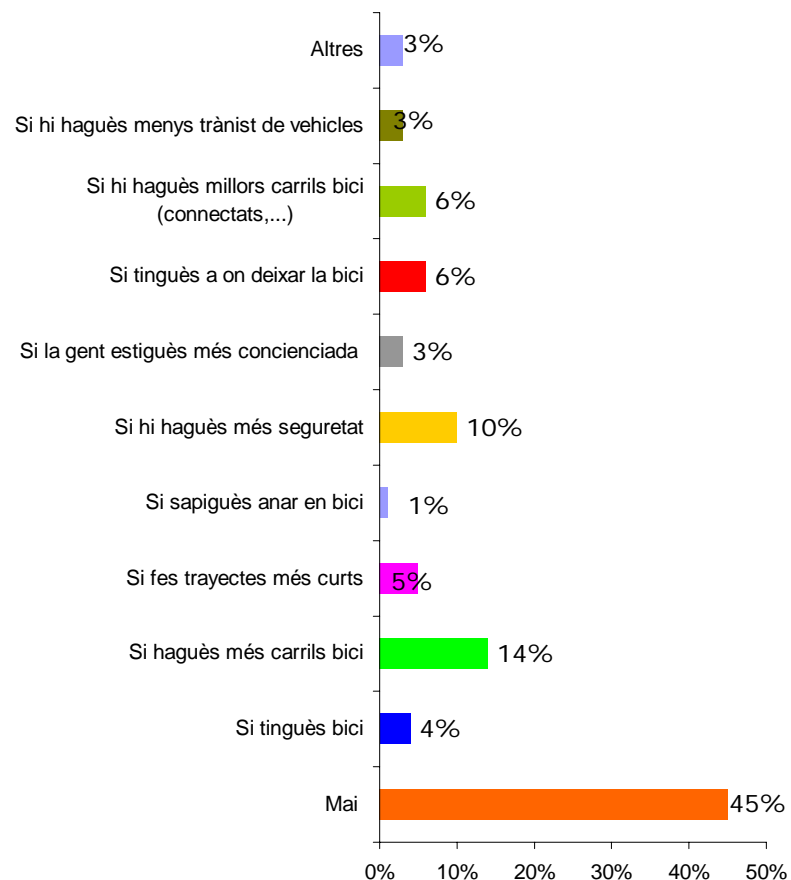
Alguns resultats són els esperats: els enquestats que pertanyen al grup d'edat de més de 60 anys tenen com a motiu per al no ús de la bicicleta: la salut, la falta de costum o hàbit i que no els agradi la bicicleta.

Davant la pregunta: *En quin cas creu que utilitzaria la bicicleta? Què creu que hauria de millorar i/o canviar?*; una mica més d'un 45% dels enquestats mai utilitzarien la bicicleta, de la resta gairebé un 20% utilitzaria la bici si hi haguessin més carrils bici i estiguessin millor connectats.

S'extreu que és important treballar en els temes de seguretat vers la bicicleta ja que gairebé un 10% l'utilitzarien si hi hagués més seguretat.

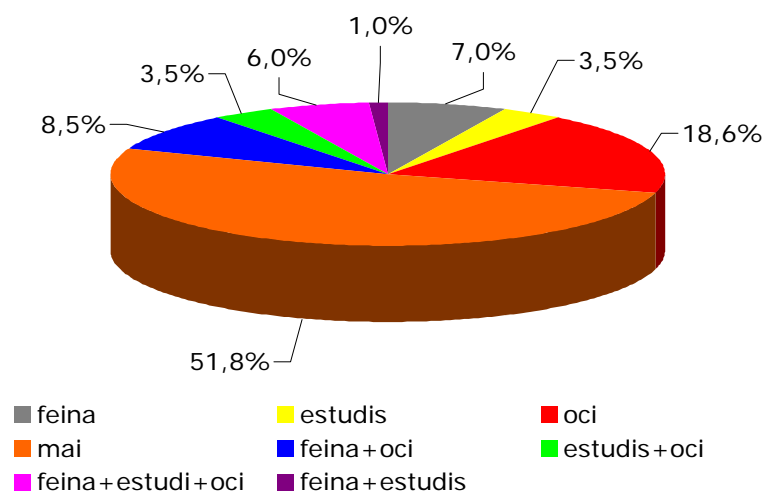
Un altre factor important de desenvolupar és el del aparcament de bicicletes, ja que un 6% correspon a tenir lloc a on deixar la bici.

GRÀFIC 2.25
MOTIU DE NO UTILITZACIÓ I EDAT



Es va voler preguntar per fer quin trajecte utilitzarien la bicicleta. Un 51,8% va contestar que en cap trajecte, mai utilitzaria la bicicleta; de la resta (48,2 %) es distribueixen entre els que només ho farien per passar estones d'oci (18,6 %) i la resta combinaria diferents opcions o l'usaria per feina i/o estudi exclusivament.

GRÀFIC 2.26
EN QUIN CAS UTILITZARIA LA BICICLETA?



Font: INTRA SL 2003

2.3.3 Algunes imatges dels problemes detectats per les/els ciclistes

Algunes fotografies que il·lustren alguns dels problemes detectats pels ciclistes:



Càrrega/descàrrega al carrer d'Enric Granados.



Càrrega/descàrrega al carril bici de Plaça del Doctor Letamendi



Camió aturat a sobre del carril bici del carrer de Provença



Cotxe estacionat a sobre del carril bici del carrer Provença



Persones caminant per sobre del carril bici del carrer de Tarragona.



Cotxe aparcat al carril bici del carrer de Ribes.



Empleat de Correus circulant pel carril bici del carrer de Provença



Bicicleta a un aparcament privat. La manca d'espai on deixar-la és evident.



Bicicleta aparcada a un aparcament privat.(A més es mostra el poc espai que necessita respecte del vehicle a motor).

2.4 LA NORMATIVA MUNICIPAL DE CIRCULACIÓ DE LA BICICLETA

La Norma Municipal y la Norma Estatal que regula la circulació de bicicletes a Barcelona és l'*Ordenança de Circulació de vianants i vehicles*.

Alguns articles referits a la bicicleta són els següents:

1. *Les bicicletes circularan pel carril bici o itineraris senyalitzats, respectant la preferència de pas dels vianants que el travessin.*
2. *Si van per la calçada, circularan preferiblement pel carril de la dreta, podent ocupar la part central d'aquest. En el cas de que hi hagi carrils reservats a d'altres vehicles circularan pel carril contigu al reservat en les mateixes condicions. Tanmateix, podran circular pel carril de l'esquerra, quan les característiques de la via no permetin efectuar-ho pel carril de la dreta o per haver de girar a l'esquerra.*
3. *Excepte en moments d'aglomeració, les bicicletes podran circular pels parcs públics, les àrees de vianants, els passeigs, les voreres de més de 5 metres i les zones de prioritat invertida mancades de carril bici, en les següents condicions:*
 - *Respectaran la preferència de pas dels vianants*

- *Adequaran la velocitat a la dels vianants sense superar els 10 km/hora*
- *S'abstindran de fer ziga-zagues o qualsevol altra maniobra que pugui afectar a la seguretat dels vianants*

4. *. Els conductors de bicicletes no podran circular amb el vehicle recolzat només en una roda, ni agafar-se a vehicles en marxa.*
5. *. Els ciclistes gaudiran de les prioritats de pas previstes en les vigents normes de trànsit.*

A la reforma de la *Ley de vehiculos motorizados, Seguridad vial y reglamento de circulación* aprovada pel Congrés dels Diputats el dia 29 de novembre de 2001 s'afegeixen noves definicions d'infraestructures com són:

"Vía Ciclista: Vía específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos.

Carril-bici: Vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un sólo sentido o en doble sentido.

Carril-bici protegido: Carril-bici provisto de elementos laterales que los separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera.

Acera-bici: Vía ciclista señalizada sobre la acera.

Pista-bici: Vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras.

Senda ciclable: Vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.”

2.5 LA BICICLETA ALS TRANSPORTS PÚBLICS

La combinació de la bicicleta amb els diferents modes de transport existents ofereix als ciclistes la possibilitat de poder fer ús de la bicicleta en trajectes molt més llargs.

A Barcelona, la regulació del transport de la bicicleta al transport públic és diferent per cada mode de transport, de forma que cada operador actua de forma diferent: regula l'ús lliure dintre d'un horari, prohibeix totalment l'ús, adapta espais específics per situar la bicicleta, ...

El següent quadre resumeix les diferents postures que adopten els transports públics de Barcelona:

	Horari en què s'admeten bicicletes	Condicions d'admissió	Adaptacions al transport de bicicletes	Preu del servei
Autobús TMB	No admet bicicletes			
Metro	<p>Dies feiners: de 5:00 a 6:30, de 9:30 a 16:30 i de 20:30 al final del servei.</p> <p>Dies festius: sense limitacions.</p> <p>Juliol i agost: sense limitacions</p>	<p>L'empresa es reserva el dret de no admetre l'accés amb bicicleta per motius justificats, com ara aglomeracions de passatge, avaries o altres incidències.</p> <p>És permet únicament una bicicleta per viatger i bitllet.</p> <p>Als vestíbuls de les estacions cal utilitzar els accessos que permetin, en cada cas, el pas sense dificultats de bicicletes (torniquets d'amplada superior a l'estàndard).</p> <p>Els menors de 14 anys només podran viatjar amb bicicleta si van acompanyats d'un adult.</p> <p>No es permet d'utilitzar les escales mecàniques amb la bicicleta.</p> <p>Està totalment prohibit de circular amb bicicleta dins del recinte del Metro.</p> <p>A l'interior de les instal·lacions es recomana portar la bicicleta a coll.</p> <p>Es recomana viatjar, subjectant bé la bicicleta amb les mans, a les plataformes de l'interior dels trens on hi ha les portes d'accés. Només es permet una bicicleta per plataforma.</p> <p>La bicicleta ha d'estar separada de les portes per no impedir que s'obrin i tanquin correctament i evitar possibles incidents.</p> <p>En cap cas ha de dificultar-se el pas als altres passatgers, ni a les instal·lacions ni a l'interior del tren.</p> <p>L'empresa declina qualsevol responsabilitat pels danys i perjudicis que aquest transport pugui ocasionar a persones i també pels danys que puguin patir les bicicletes. L'únic responsable serà la persona que viatgi amb la bicicleta.</p>	Les bicicletes es transporten a les plataformes. A la línia 2 hi ha espais específics.	Gratuit

	Horari en què s'admeten bicicletes	Condicions d'admissió	Adaptacions al transport de bicicletes	Preu del servei
Ferrocarrils de la Generalitat	Sense limitacions	S'admeten dues bicicletes per plataforma. L'empresa es reserva el dret d'acceptar, o no, les bicicletes si els trens van molt plens (a criteri del revisor). L'usuari/a és responsable de la seva bicicleta.	Els trens estan habilitats amb zones específiques. Aquestes estan indicades amb un adhesiu a la porta més propera	Gratuït
Funicular del Tibidabo	Sense limitacions	Es poden pujar fins a 7 bicicletes en cada viatge	Hi ha un compartiment especial amb ganxos per a les bicicletes	Gratuït
Funicular de Vallvidrera	Sense limitacions	Les mateixes condicions que als Ferrocarrils de la Generalitat.		Gratuït
Funicular de Montjuïc	Sense limitacions	Les mateixes condicions que a Metro	S'utilitza l'espai adaptat a persones amb mobilitat reduïda.	Gratuït
Tramvia Blau	No admet bicicletes			
RENFE Rodalies	Dilluns a divendres: de 10:00 a 15:00. Dissabtes, diumenges i festius: sense limitacions.	Tots els trens de rodalies admeten bicicletes, fins i tot fora de l'horari si hi ha lloc a judici de l'interventor. La bicicleta (una per passatger) anirà a la plataforma o espai senyalitzat L'usuari/a és responsable de la bicicleta i de la seva càrrega i descàrrega.	Alguns trens disposen d'un espai multiús per a cadires i equipatges, on es poden posar les bicicletes.	Gratuït

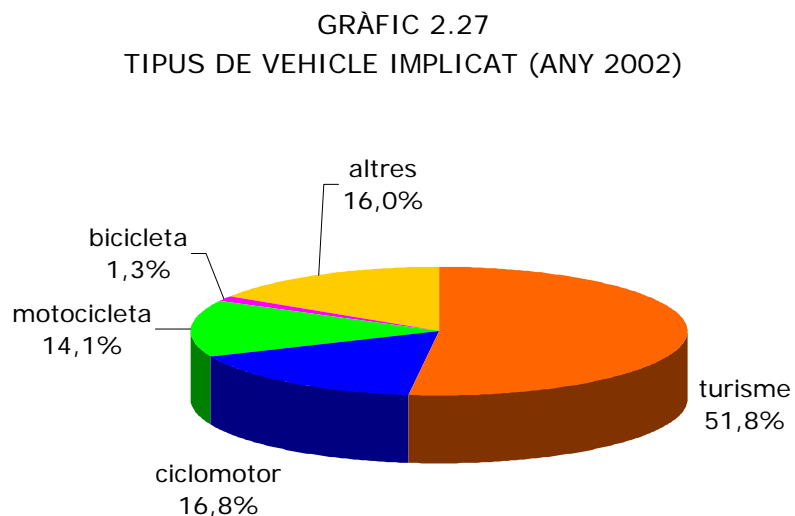
	Horari en què s'admeten bicicletes	Condicions d'admissió	Adaptacions al transport de bicicletes	Preu del servei
RENFE Regionals	Sense limitacions	<p>Les bicicletes es poden transportar tant en els trens Delta com en els Catalunya Express.</p> <p>L'empresa es reserva el dret de no admetre l'accés amb bicicleta per manca d'espai, sempre a judici de l'interventor.</p> <p>La bicicleta ha d'anar en el furgó d'equipatges (si n'hi ha), i si no a la plataforma.</p> <p>L'usuari/a és responsable de la bicicleta i de la seva càrrega i descàrrega.</p> <p>Els grups de més de 3 persones han de demanar autorització a la Gerència de Regionals (estació de Sants).</p>	Els accessos als compartiments per a bicicletes estan senyalitzats amb un adhesiu. Alguns d'aquests compartiments estan equipats amb ganxos per penjar-hi les bicicletes.	Gratuït
Autobús metropolità	No admet bicicletes			
Autocar	Varia segons empresa	En la majoria dels casos, s'admeten bicicletes desmuntades i embalades, a criteri del conductor o de l'empresa.	No n'hi ha.	Varia segons el trajecte i l'empresa.
Tomb bus	No admet bicicletes			
Aerobús	Sense limitacions	<p>Les bicicletes es poden transportar sempre que no es molesti als altres viatgers.</p> <p>A ser possibles es situaran en el lloc reservat pels equipatges.</p>	Hi ha una reserva per a l'equipament on poden anar també les bicicletes.	Gratuït
Tibibus	Sense limitacions	Només admissible als vehicles que porten l'espai per deixar les bicicletes	Alguns vehicles tenen l'espai corresponent.	Gratuït

	Horari en què s'admeten bicicletes	Condicions d'admissió	Adaptacions al transport de bicicletes	Preu del servei
Portbus	Sense limitacions	Ídem al Tibibus		
Taxi	Sense limitacions	Les bicicletes seran considerades com un paquet més d'equipatge, pagant la corresponent tarifa.		La tarifa d'un paquet.

2.6 L' ACCIDENTABILITAT EN BICICLETA

La bicicleta com a mitjà de transport representa un percentatge reduït dins dels accidents a la ciutat de Barcelona.

En l'accidentalitat per tipus de vehicle implicat la bicicleta representa un 1,34% del total.

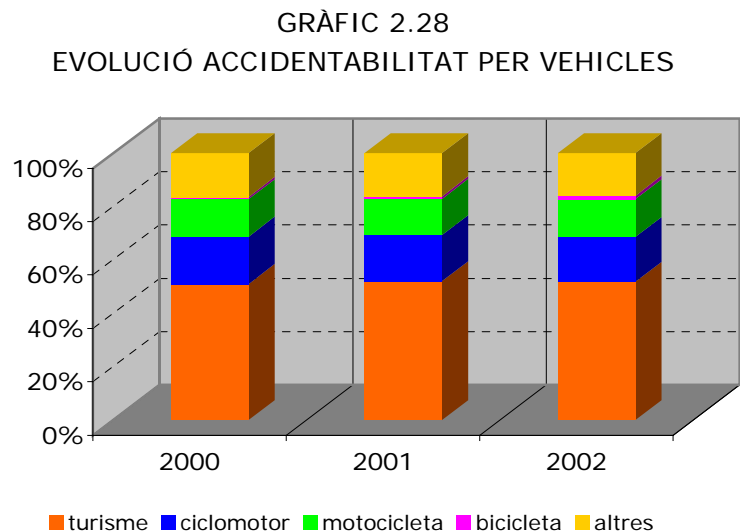


Font: Ajuntament de Barcelona, 2002

Els percentatges d'accidentalitat als últims anys per vehicles implicats: turismes, ciclomotors, motocicletes, bicicletes i altres (camions, autobusos,...) mostra que el turisme es manté com a vehicle més accidentat (més del 50% del total), mentre que els vehicles a motor de dues rodes (ciclomotors i motocicletes) representen el 31,1% del total.

Els accidents de bicicletes han augmentat una mitjana d'un 14,1% en els últims anys, representant una tendència a pujar: 5,3% a l'any 2002 i un 22,87% a l'any 2003.

L'augment dels accidents de trànsit de bicicletes a Barcelona també és causa de l'augment de l'ús de la bicicleta.



Font: Ajuntament de Barcelona, 2003

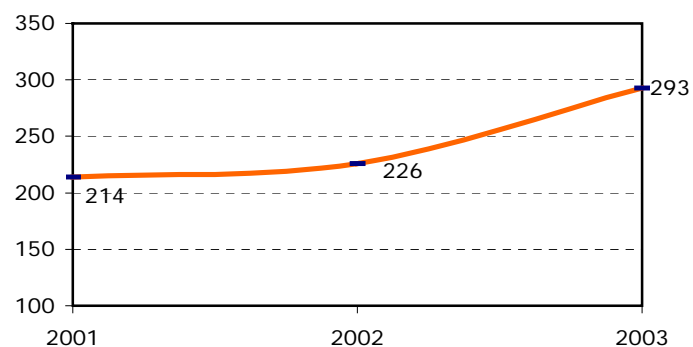
D'aquesta manera, la bicicleta amb una presència en el transport de 0,51% més exportades/importades s'aprecia que la bicicleta està representada però molt menys que les motos i ciclomotors.

Els accidents de bicicletes han augmentat una mitjana d'un 14,1% en els últims anys, representant una tendència a pujar: 5,3% l'any 2002 i un 22,87% l'any 2003.

Es pot pensar que l'augment dels accidents de trànsit de bicicletes a Barcelona també és causa de l'augment de l'ús de la bicicleta.

L'any 2001, respecte de l'anterior, els accidents de trànsit de bicicletes va augmentar en una mica més d'un 5% en el moment que contràriament va disminuir el nombre d'usuaris en un 21%.

GRÀFIC 2.29
EVOLUCIÓ DELS ACCIDENTS DE TRÀNSIT - BICICLETES



Font: Ajuntament de Barcelona, 2003

2.7 ACTUACIONS REALITZADES DE PROMOCIÓ DE L'ÚS DE LA BICICLETA A BARCELONA

Per obtenir una visió més clara de les actuacions realitzades fins ara per promoure l'ús de la bicicleta a Barcelona, aquestes s'han dividit en diversos apartats temàtics: política interna, educació, seguretat, promoció, infraestructures viàries i aparcaments, que es resumeixen a continuació.

A l'annex *Actuacions implantades per promoure l'ús de la bicicleta a Barcelona* es troba la col·lecció de fitxes corresponent, per ampliar-ne la informació, si escau.

No s'han trobat actuacions enfocades específicament a certs temes, com són l'economia o la salut.

2.7.1 Política interna

En aquest apartat se situen les actuacions de l'Ajuntament de Barcelona dirigides tant a qui pren les decisions polítiques com al personal tècnic municipal. Destaca aquí l'expressió continuada d'una voluntat política de promoure l'ús de la bicicleta, que contrasta de vegades amb la realitat político-tècnica del Consistori.

Així, la Comissió Cívica de la Bicicleta alterna etapes de gran activitat amb altres de reunions més esporàdiques. Fruit del treball d'aquesta comissió en l'àmbit intern són, per exemple, l'adhesió a la Xarxa de Ciutats per a Ciclistes (Cities for Cyclists; 1995), l'adopció de la Declaració d'Amsterdam sobre el dret d'anar en bicicleta (2001), la convocatòria d'un Pla Estratègic de la Bicicleta (2002), o l'elaboració de manuals tècnics sobre els carrils bici a Barcelona (1997).

Les corrents menys favorables a la promoció de l'ús de la bicicleta queden reflectides, entre altres, en el fet que la Comissió Cívica de la Bicicleta no disposés de pressupost propi fins l'any 2000; en la necessitat d'una intervenció de l'Alcalde, insistint en que calia implantar efectivament la xarxa bàsica de carrils bici aprovada pel mateix Ajuntament; en les solucions tècniques adoptades en la majoria de les infraestructures viàries per a ciclistes; o també en la manca d'exemple que donen els membres del govern pel que fa a l'ús habitual de la bicicleta per als seus desplaçaments.

Tant a nivell polític com a nivell tècnic, percebem que l'Ajuntament de Barcelona encara no ha interioritzat en un grau satisfactori la necessitat d'incorporar la bicicleta en un lloc adient de la planificació urbanística i de la gestió de la mobilitat quotidiana, tal com li demanen la Unió Europea, l'Organització Mundial de la Salut o l'OCDE, l'Organització de Cooperació i de Desenvolupament Econòmic..

L'Ajuntament hauria de fomentar l'ús de la bicicleta a l'àmbit municipal com per exemple patrulles de la guàrdia urbana en bicicleta.

2.7.2 Educació

Crida l'atenció la poca presència de la bicicleta en l'àmbit educatiu. No s'ha pogut recollir informació de cap actuació que en promogui l'ús habitual entre la població més jove, la que correspon a l'etapa d'educació infantil i primària. Pel que fa al tram d'edat d'educació secundària, s'ha consolidat una actuació puntual que es repeteix anualment (Bicicletada escolar - Mou-te en bici) Amb l'ampliació del seu contingut, aquesta actuació s'ha desplaçat del primer cicle d'ESO al segon, tot reduint-ne el nombre de participants a poc més d'un miler de joves cada any.

Tot i així, tant l'Audiència pública dels nois i noies de Barcelona sobre la mobilitat com l'enquesta municipal sobre mobilitat entre els estudiants d'ESO revelen que hi ha un potencial latent considerable de nous usuaris i usuàries entre el jovent, però el coneixement de les normes per circular amb bicicleta, que es transmet en els cursos d'educació viària, no és estímul suficient en les condicions actuals del trànsit i de la via pública. El jovent reclama mecanismes que els permetin desplaçaments més segurs (carrils bici adients, reducció del volum i de la velocitat del trànsit motoritzat, projectes de camí escolar amb bicicleta,

entre altres) que perceben actualment com a inexistent o insuficients. També caldrà sensibilitzar de manera generalitzada els infants i joves, junt amb el seu entorn familiar, escolar i urbà, que és qui condiciona i marca les seves decisions.

A més, no s'ha desenvolupat gens la promoció i instal·lació de llocs d'aparcament de bicicletes dins de les escoles de segon cicle de l'ESO.

2.7.3 Seguretat

La consideració específica de la bicicleta en els informes anuals sobre accidents i en les enquestes municipals sobre trànsit a partir de 1993 i 1995, respectivament, permet obtenir dades sobre l'ús i la sinistralitat d'aquest vehicle. En general, es pot constatar que l'augment de l'ús va acompanyat d'una reducció de la sinistralitat, la qual cosa s'explica també amb el fet que la bicicleta ha esdevingut un element més habitual en les situacions del trànsit a Barcelona.

L'Ordenança de circulació de vianants i de vehicles de 1999 – exposada al punt 2.4 *La Normativa Municipal de Circulació de la Bicicleta* -, modificada en 2001, estableix normes que propicien la seguretat dels desplaçaments amb bicicleta tot incentivant-ne l'ús: permís de circular a la vorera per a menors de 12 anys acompanyats d'una persona adulta; prohibició d'utilitzar els

carrils bici amb ciclomotor i exempció de la seva obligatorietat per a bicicletes; autorització expressa per a utilitzar el centre del carril de circulació corresponent al trajecte que segueix la bicicleta; obligatorietat d'adequació de la velocitat a la dels vianants en el cas de circular per parcs públics, àrees de vianants, passeigs, voreres de més de 5 metres i zones de prioritat invertida, sense superar, però, els 10 km/h.

És a dir que ha millorat molt la situació en els aspectes de seguretat viària i protecció legal per a ciclistes en els últims 10 anys, tot i que alguns preceptes de l'Ordenança encara no es coneixen/compleixen satisfactòriament. Resta pendent de resoldre també el problema de l'augment de robatoris de bicicletes a la via pública, que s'observa en una nova onada a partir de l'any 2001.

2.7.4 Promoció

En aquest apartat es troba la major varietat d'actuacions: actes de participació ciutadana, missatges d'incentivació, facilitats per a l'ús de la bicicleta, jornades i congressos, etc. Com a base per a aquest resum, s'hi inclouen tant les actuacions realitzades o impulsades per l'Ajuntament mateix, com també algunes iniciatives d'associacions o empreses que han obtingut el suport municipal a través de la Comissió Cívica de la Bicicleta.

Entre les activitats de participació massiva de la ciutadania destaquen les veteranes Festa de la Bicicleta (organitzada per l'Ajuntament des de 1981) i 24 Hores amb Bicicleta per Barcelona (organitzada per l'entitat Amics de la Bici de 1986 fins a 1998; substituïda després per l'Operació Ring-Ring), així com, més recentment, la Setmana de la Bicicleta, la qual aglutina tota una sèrie d'actes organitzats per l'Ajuntament i per les entitats (a partir de 2002). La bicicleta també ha entrat a formar part del programa de les festes de la Mercè (a partir de 2001), per la coincidència de dates amb el Dia sense Cotxes i la Setmana de la Mobilitat Sostenible.

Quant a missatges i facilitats, el Web de la Bici, creat l'any 2002, completa necessàriament els altres webs municipals ja existents sobre la mobilitat. Constitueix una eina valuosa d'informació i orientació, i hauria de mantenir-se sempre actualitzat.

El 10è Congrés Internacional de Planificació per a la Bicicleta, Velo-city '97, (organitzat per la Federació de Ciclistes Europeus, l'Ajuntament de Barcelona i la Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta / Amics de la Bici) es presenta com un motiu de pes per impulsar les actuacions de promoció entre 1995 i 1998, com ara les millores en l'horari d'accés de la bicicleta al Metro, una nova edició de la guia Barnabici, banderoles publicitàries a tota la ciutat, una major presència de la bicicleta a la premsa, l'impacte visual de les bicicletes del congrés, o l'assignació de bicicletes als Districtes, però que no s'han traduït en una autèntica participació ciutadana.

Com a conclusió general en aquest apartat, podem dir que el nombre d'actuacions de promoció de la bicicleta va augmentant contínuament des de l'any 1981. La gran majoria d'elles es repeteixen anualment o tenen caràcter permanent (com la Festa de la Bicicleta, o el Ban de l'Alcalde sobre la circulació de bicicletes, respectivament), i algunes estan en procés d'evolució (per exemple, les actuacions entorn al Dia sense Cotxes). Tot i així, no s'observa una estructura ordenada o una programació sistemàtica del contingut de les actuacions, ni s'estableixen fites o paràmetres de control de l'eficàcia d'aquestes. Podríem dir que es tracta d'una política "d'anar fent", que caldria sistematitzar i optimitzar. També es veu la necessitat d'emprendre una promoció de proximitat en els Districtes i barris de la ciutat.

2.7.5 Infraestructures viàries

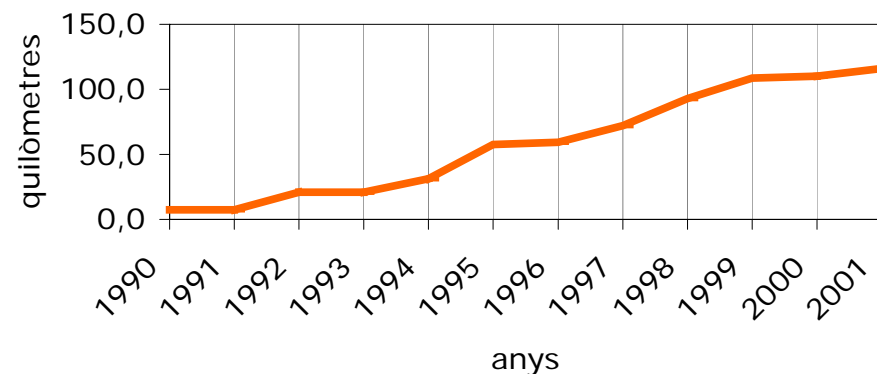
Podem dir que els treballs de planificació i disseny de les vies ciclistes a Barcelona (comunament anomenades carrils bici) comencen a finals de la dècada dels setanta, amb un projecte de fi de carrera sobre "El Carril Bici de Barcelona", exposat al Col·legi d'Enginyers Industrials. Els anys següents estan marcats pels assaigs de diversos conceptes de carril bici: el carril bici "de cortesia" i els circuits per a bicicletes en dies festius. És a dir, les infraestructures viàries per a ciclistes d'aquell període són d'ús temporal restringit al lleure. Tot i això, els circuits gaudeixen de

bona acceptació entre les famílies amb criatures, però també estan destinats a desaparèixer en pocs anys.

Superada aquesta fase, la voluntat política de promoure l'ús de la bicicleta també com a element de mobilitat a la ciutat fa possible la implantació progressiva de vies ciclistes d'ús permanent durant els anys noranta. L'any 1995 n'hi ha 50 km, i durant les legislatures següents van augmentant a un ritme mitjà d'uns 50 km per legislatura (previsió fins al 2007).

GRÀFIC 2.30

EVOLUCIÓ DE QUILOMETRES DE CARRIL BICI A LA ÚLTIMA DECADA



Font: Ajuntament de Barcelona.

L'aprovació, l'any 2000, de la Xarxa Bàsica de la Bicicleta és un pas endavant en la planificació i coordinació, però el traçat no sempre respon a criteris d'utilitat i connectivitat per a ciclistes, sinó a les previsions de remodelació general d'alguns carrers. L'execució d'aquesta xarxa s'ha vist obstaculitzada per sectors de l'Ajuntament mateix en diverses ocasions.

Quant a la ubicació d'aquestes vies, fins ara s'ha donat preferència a la implantació en voreres o passeigs de vianants, tot i les crítiques permanents dels col·lectius de ciclistes i de vianants. Així, l'any 1997 només un terç de la infraestructura viària per a ciclistes discorre sobre la calçada. Les reiterades promeses polítiques de respectar l'espai dels vianants en les infraestructures futures per a ciclistes tampoc no fan canviar substancialment els criteris dels tècnics municipals durant els anys següents: les voreres de cinc metres o més segueixen sent aptes per incorporar una via ciclista. Des de finals de 2002, el Web de la Bici de l'Ajuntament informa que "tots els carrils nous seran d'una amplada mínima de 1,2 metres i segregats, és a dir, ni per damunt de la vorera ni pintats sobre l'asfalt...". Encara és massa aviat per valorar el compliment d'aquesta afirmació.

Quant al disseny de les vies ciclistes, les entitats ciclistes han observat que des del principi que no es tingui en compte suficientment la funcionalitat d'aquestes infraestructures per a l'ús ciclista, ni la prevenció i solució dels punts de conflicte amb vianants i vehicles a motor. Així, es troben carrils bici envaïts sistemàticament per cotxes o vianants, traçats intermitents o

interromputs, en angle recte, en espais massa estrets, sense protecció en les cruïlles, o que fan impossible superar un encreuament en una sola fase semafòrica. Això podria interpretar-se com una mostra del nivell de prioritat no suficient que ha tingut el carril bici en la planificació urbanística.

Un possible camí de les noves infraestructures ens el mostra el carril bici del carrer de Provença. S'ubica en calçada, en un carrer de l'Eixample al qual ja només li queda un o dos carrils per al trànsit motoritzat, està segregat d'aquest per una fila d'aparcaments i elements separadors, i està senyalitzat també en les cruïlles. Només la seva amplada ha rebut alguna crítica d'usuaris, perquè dificulta els avançaments.

També està en fase d'implementació la Ronda Verda, un projecte supramunicipal que proporcionarà un recorregut senyalitzat de 60 km de via ciclista al voltant de Barcelona, d'una utilitat indubtable no solament per al ciclisme de lleure sinó també per a l'ús quotidià de la bicicleta una vegada connectada a la xarxa general de carrils.

Quant a altres actuacions d'infraestructura viària per a ciclistes al nucli urbà, s'observa que no s'han posat en pràctica encara les fórmules provades en moltes altres ciutats europees, com són els carrils combinats bus-bici, les línies d'Stop avançades per a ciclistes en les cruïlles (se'n està assajant alguna), o la previsió de la circulació de bicicletes en sentit contrari al del trànsit motoritzat per escurçar recorreguts. L'experiència dels carrers

de prioritat invertida encara es troba en fase d'implantació experimental a Barcelona; és existent a altres ciutats de l'entorn.

2.7.6 Aparcaments

Amb l'augment de l'ús de la bicicleta sorgeix la necessitat de proporcionar estructures per a l'aparcament ordenat d'aquests vehicles en determinats llocs. El primer aparcament acordat per la Comissió Cívica de la Bicicleta és de l'any 1985. En 1993, s'aprova un nou model d'aparcament per a bicicletes, anomenat generalment el de "U invertida", que és el que se segueix implantant actualment.

El miler de places d'aparcament en superfície l'any 1997 es triplica fins l'any 2002. Un creixement similar experimenten les places per a bicicletes en els pàrquings de BSM i SABA: BSM passa de 150 places l'any 1997 a 585 al gener de 2003, i SABA, de 80 a 255 en el mateix període.

Pel caràcter vigilat que tenen aquestes places, però també per la freqüent inexistència d'un espai on guardar bicicletes als blocs d'habitatges, aquestes places tenen una gran i creixent demanda, tot i que no se n'ha fet gaire publicitat, i resulten a hores d'ara insuficients.

També en aquest apartat manca encara una implantació sistemàtica i d'acord amb les necessitats dels i de les ciclistes: estacions d'intermodalitat, centres d'educació i d'atenció a les persones, etcètera.

2.7.7 La bicicleta a la Agenda 21 de BCN i al Pacte de la Mobilitat.

La Agenda 21 de Barcelona es visualitza com a pla d'acció per afrontar els reptes ambientals a l'entrada d'un nou segle, s'ha d'arribar a un compromís compartit per arribar a un model de desenvolupament sostenible. És per això que la bicicleta ha de representar un paper en aquesta agenda.

A Barcelona després de 4 anys de preparació amb debats, participacions ciutadanes al procés d'elaboració de l'Agenda 21 de Barcelona ja compta amb el Compromís Ciutadà per a la Sostenibilitat.

N'hi ha 10 punts d'objectius i actuacions a nivell ambiental, social i econòmic per construir una Barcelona més sostenible.

1. Protegir els espais lliures i la biodiversitat i ampliar el verd urbà.
2. Defensar la ciutat compacta i diversa, amb un espai públic de

qualitat.

3. Millorar la mobilitat i fer del carrer un entorn acollidor

4. Assolir nivells òptims de qualitat ambiental i esdevenir una ciutat saludable.

5. Reservar els recursos naturals i promoure l'ús dels renovables.

6. Reduir la producció de residus i fomentar la cultura de la reutilització i el reciclatge.

7. Augmentar la cohesió social, enfortint els mecanismes d'equitat i participació.

8. Potenciar l'activitat econòmica orientada cap a un desenvolupament sostenible.

9. Progressar en la cultura de la sostenibilitat mitjançant l'educació i la comunicació ambiental.

10. Reduir l'impacte de la ciutat sobre el planeta i promoure la cooperació internacional.

Dintre dels punts d'aquests objectius i actuacions hi ha un lloc per a la bicicleta.

Algunes línies extretes de les propostes i el fòrum temàtic vers l'objectiu 3 que és el referent a millorar la mobilitat i fer del carrer un entorn acollidor són

S'accepta afegir que els carrils per bicicletes estiguin separats físicament dels carrils per cotxes i de les voreres de vianants, i que els aparcaments de bicicletes siguin més segurs (dins d'infraestructures existents, dels aparcaments actuals de cotxes o als carrers).

Es proposa substituir la proposta "xarxa integrada de carrils bici dins de cada barri" per "Crear un pla integral per cada barri", que inclogui la idea de carrils bici, aparcaments, etc.

Com a reflexió surt que s'ha d'intentar que les propostes que es facin en quant a carrils bici i aparcaments no signifiquin un augment de l'espai dels carrers.

Respecte a la possibilitat que les bicicletes accedeixin al transport públic surt la idea que sobretot s'ha de tenir en compte en els trasllats interurbans.

Del pressupost que es dediqui a la mobilitat, la majoria sigui per a fomentar el transport públic, la bicicleta o anar a peu, ja que és la manera com es mou la majoria de la població

Incrementar els km d'espais de transport no contaminant o col·lectiu per facilitar l'accés a tota la població (carril bus, metro, carril bici), és a dir, acostar el transport públic i respectuós amb el medi ambient als ciutadans

Crear recorreguts amb bici per anar a l'escola i llocs de treball, per millorar la connexió amb altres barris

Fomentar el transport amb bicicleta disposant d'aparcaments segurs i augmentant les infraestructures per poder circular amb comoditat per la calçada no per la vorera

Punts de lloguer de bicicletes coordinats

Aprofitar la proposta sobre bicicletes realitzada per la taula de joves

Les vies especials per a bicicletes haurien de convertir-se en circuits tancats en parcs o zones similars on no interferissin amb els vianants, per tal d'eliminar el perill d'accidents sobre aquests. Cal donar més prioritat a les vies actives i ràpides per a vehicles

Que la Gran Via deixi de tenir caràcter d'autopista, tingui un carril bus i un carril bici (per exemple, ampliant el tram de Provença)

Una altra eina de treball de l'Ajuntament de Barcelona a on també té cabuda la bicicleta és El Pacte per la Mobilitat.

El Pacte per la Mobilitat és un instrument de treball que té com a objectiu el d'unificar criteris entre administracions, associacions i representants del teixit urbà per crear un model de mobilitat per a la Barcelona del segle XXI.

Així, la bicicleta ha de ser part d'estudi a aquest Pacte si es volen aconseguir els objectius.

Els objectius del Pacte per a la Mobilitat es centren en matèries de desplaçaments, transport públic, gestió del trànsit, seguretat viària, medi ambient, aparcament, distribució de mercaderies,

vianants, bicicletes, normativa de circulació i informació i comunicació, amb els següents 10 punts:

1. Aconseguir un transport col·lectiu de qualitat i integrat.
2. Mantenir les velocitats de recorregut i millorar la velocitat del transport públic de superfície.
3. Augmentar la superfície i qualitat de la xarxa viària dedicada als vianants.
4. Augmentar el nombre de places d'aparcament i millorar-ne la qualitat.
5. Millorar la informació i la formació de la ciutadania, i la senyalització de la via pública.
6. Aconseguir una normativa legal adequada a la mobilitat de la ciutat de Barcelona.
7. Millorar la seguretat viària i el respecte entre els usuaris i usuàries dels diferents modes de transport.
8. Promoure l'ús de carburants menys contaminants i el control de la contaminació i el soroll causats pel trànsit.
9. Fomentar l'ús de la bicicleta com a mode habitual de transport.
10. Aconseguir una distribució urbana de mercaderies i productes àgil i ordenada.

El objectiu número 8 és el corresponent a la matèria que ens interessa, exposa el següent:

Ampliar, racionalitzar i millorar la xarxa d'itineraris i de carrils bici amb espais protegits i senyalitzats, i definir els llocs adients d'estacionament.

Potenciar el transport de bicicletes al metro i als ferrocarrils de la regió metropolitana.

Promoure el coneixement i respecte a les normes de circulació per part dels usuaris i usuàries de la bicicleta.

Adherir-se al projecte europeu EuroVelo de construcció d'una ronda costanera per a bicicletes.

Entre les actuacions, per aconseguir aquests objectius, que se'n treuen del seguiment del 2001:

Elaboració del Pla Estratègic de la bicicleta

Inici execució dels dos primers trams de la ronda verda

Organització de la *Setmana de la bicicleta*

Promoció del registre de bicicletes antirobatori

Instal·lació comptadors de bicicletes

La web de la bicicleta

Algunes d'elles ja s'han realitzat i altres s'estan realitzant.

3. OBJECTIUS I ESTRATÈGIES

3 OBJECTIUS I ESTRATÈGIES

3.1 DEFINICIÓ DE BARCELONA COM A CIUTAT SOSTENIBLE

Aconseguir un desenvolupament capaç de satisfer les necessitats actuals sense comprometre els recursos i les possibilitats de futures generacions necessita d'instruments que vetllin per aconseguir el seu propòsit.

Avui el transport motoritzat comporta dos perjudicis: consum d'energia no renovable i emissions nocives de gasos i partícules a l'atmosfera.

Així, la bicicleta és pot considerar un mitjà de transport sostenible perquè estalvia recursos energètics no renovables i no contamina.

A Barcelona la bicicleta com a mitjà sostenible ja es veu representada a diferents projectes com és la Agenda 21 BCN i el Pacte per la Mobilitat.

Així, s'ha d'aconseguir que la bicicleta estigui present als diferents projectes que es portin a terme des de l'Ajuntament perquè l'ús de la bicicleta ajuda a establir de Barcelona una ciutat sostenible.

3.2 OBJECTIUS

A l'hora d'establir possibles objectius a complir en el marc 2003-2010 s'ha d'analitzar els problemes associats a la bicicleta, que veuen associacions de ciclistes, tècnics dels districtes, tècnics de diferents departaments municipals, entitats supra municipals i als usuaris i no usuaris de la bicicleta a Barcelona.

Aquesta informació, estreta de les diferents reunions realitzades fins a dia d'avui i per les enquestes realitzades per INTRA (en aquest cas a usuaris i no usuaris, apartat 2.3.3 *Enquestes a no ciclistes*) ens dona uns objectius com els següents:

- Increment del nombre de quilòmetres conduïts en bicicleta.
- Canvi de la distribució modal, en general o segons el motiu de viatge.
- Reducció de la velocitat dels vehicles motoritzats - convivència.
- Reducció de l'accidentalitat.
- Millora de la imatge que tenen els residents i usuaris de l'espai públic vers els ciclistes.
- Millora de la salut dels residents.
- Oferir alternatives a visitants i turistes a la mobilitat.
- Informar/orientar de les possibilitats d'anar en bici a Barcelona.
- Mobilitzar els joves (segon cicle, universitaris) per tenir més interès per la bicicleta.

- Millora i/o unificació de les infraestructures existents

De l'anàlisi de les enquestes realitzades a usuaris i no usuaris de la bicicleta a Barcelona, es pot dir que les estratègies a seguir s'han de desenvolupar en dos àmbits: la infraestructura i la informació.

Respecte a la infraestructura es necessita d'un augment del nombre de carrils bici; una millor (o real, en cas de ser ara inexistent) connexió entre carrils bici; una millora en la senyalització, una adequació de guals, augment d'aparcaments; i millora en la seguretat tant de l'aparcament com dels carrils bici.

Respecte de la informació, és necessària una conscienciació de la població cap a l'ús de la bicicleta i a respectar la infraestructura reservada a la bici. A les enquestes realitzades a ciclistes, aquests problemes representen un percentatge del 40% del total.

Respecte de la informació, també es fa important que la ciutadania conegui la realitat de certs aspectes que donen com a falsos:

- La topografia de Barcelona és acta per a la bicicleta.

Segons l'estudi de l'Agència Local d'Ecologia Urbana més del 80% de la superfície urbana de Barcelona és apta per a l'ús de la bicicleta.

Aquest estudi es recolza en suposar un apte a una circulació poder arribar a fer 15 quilòmetres per hora de forma còmoda.

En la realització d'aquests quilòmetres per hora intervindrà el pendent del carrer.

Les recomanacions que dona aquest estudi és que per a pendents d'entre un 4% i un 5% no es cobreixin més de 1.000 metres, d'entre un 3% i un 4% uns 2.000 metres i d'entre un 2% i un 3% de 4.000 metres. Per a trams de pendent superior només s'haurien d'acceptar en casos excepcionals per enllaçar trams inconnexes.

- La velocitat de viatge de la bicicleta és igual a la del cotxe.

Segons una comparativa de les velocitats de viatge al medi urbà (La mobilitat sostenible, Ajuntament de Barcelona), per ciutat la bicicleta és un mitjà de transport tan ràpid com el cotxe (temps calculat porta a porta).

Això es reconeix en desplaçaments no superiors a 8 quilòmetres, avui es realitza a Barcelona un promig de temps de desplaçament en bicicleta de 5 quilòmetres (veure l'apartat *2.3.2 Enquestes a ciclistes*).

3.2.1 Increment del nombre de quilòmetres conduïts en bicicleta

Per tal d'aconseguir un augment del nombre de quilòmetres conduïts en bicicleta, és possible actuar des de diferents àmbits,

però serà encertat si treballem en els aspectes que fan que la població no utilitzi la bicicleta i en els problemes que hi veuen els ciclistes.

Algunes propostes concretes, estretes de les enquestes realitzades per INTRA, a l'apartat *2.3.3 Enquestes a no ciclistes* serien:

- Fer més carrils bici i que aquests siguin més segurs.
- L'augment dels carrils bici i la seguretat són aspectes importants tan pels ciclistes com pels no ciclistes.

3.2.2 Canvi de la distribució modal, en general o segons el motiu de viatge

Encara és reduït el percentatge de usuaris de bicicleta en desplaçaments de feina i/o estudis.

S'ha d'aconseguir augmentar l'ús de la bicicleta en desplaçaments per motius de feina, per motius d'estudi i per el lleure; per tant s'ha d'actuar en aquests diferents camps.

A més s'ha d'aconseguir un canvi en la distribució de desplaçaments per modes de transport: augment del percentatge de desplaçaments en bicicleta en detriment dels desplaçaments en vehicle privat.

3.2.3 Reducció de la velocitat dels vehicles motoritzats – convivència

Per a aconseguir una bona convivència de la bicicleta amb els vehicles motoritzats, per qüestions de seguretat essencialment, es fa necessari la reducció de la velocitat dels vehicles als carrers que no formen part de la xarxa bàsica.

3.2.4 Reducció de l'accidentalitat

Com ja s'ha comentat a apartats anteriors, la seguretat dels carrils bici és motiu de no ús de la bicicleta i un dels problemes detectats pels ciclistes és la falta de seguretat.

S'ha de aconseguir que el nombre d'accidents en bicicleta per quilòmetre conduït es redueixi progressivament.

3.2.5 Millora de la imatge que tenen els residents i usuaris de l'espai públic vers els ciclistes

Segons un percentatge important de ciclistes enquestats (prop d'un 10%) és un problema la falta de manca de cultura de la bicicleta.

Amb diferents estratègies d'informació s'ha d'aconseguir la integració de la bicicleta a la ciutat com un element no conflictiu per als residents.

3.2.6 Informar/orientar de les possibilitats d'anar en bici a Barcelona.

En l'objectiu d'informar de les possibilitats d'anar en bicicleta s'ha d'aconseguir que la població conegui la infraestructura existent de la bicicleta i els punts de lloguer, venda i/o reparacions de bicicletes.

Aquest objectiu es pot continuar realitzant entre altres mètodes, amb la Guia de la Bici.

Això és traduiria en facilitar l'ús de bicicletes als ciutadans /ciutadanes.

3.2.7 Oferir alternatives a visitants i turistes a la mobilitat.

Aquest objectiu seria una extensió de l'anterior però destinat a un públic específic: facilitar informació a visitants i turistes a la ciutat de la possibilitat del desplaçament en bicicleta, rutes turístiques a realitzar per la ciutat, punts i condicions de lloguers de bicicletes.

3.2.8 Mobilitzar els joves (segon cicle, universitaris) per tenir més interès per la bicicleta.

Altre objectiu és el d'aconseguir augmentar el nombre d'usuaris de bicicleta per motius de estudis, és a dir, a usuaris potencials com són els estudiants d'educació secundària i universitaris.

Del compliment d'aquests objectius ha de vetllar el Pla Estratègic de la Bicicleta, i per al compliment es fa necessària una sèrie de estratègies a portar a terme com són les Mesures que es presenten a continuació al següent apartat.

4. MESURES

4 MESURES D'ACTUACIÓ

4.1 L'OFICINA DE LA BICICLETA A BARCELONA

ACTUACIÓ	L'OFICINA DE LA BICICLETA
Data Realització	Inici al 2006-2007
Col·lectiu destinatari	Ajuntament de Barcelona
Objectius	Impulsar i supervisar la implantació de la bicicleta.
Actuacions:	Consensuar els projectes que afectin l'ús o promoció de la bicicleta.
Necessitats	Personal tècnic i administratiu (6 persones), despatxos i equipament d'oficina, bicicletes de servei i aparcament per a bicicletes.

Les més altes instàncies, des de l'Organització de Cooperació i Desenvolupament Econòmic (OCDE) i la Unió Europea fins a l'Organització Mundial de la Salut (OMS), demanen que es promogui més decididament l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport a les ciutats. També hi insisteixen els programes desenvolupats en el marc de l'Agenda 21 Local.

Barcelona no hi queda al marge. Des de fa vint anys, es van realitzant actuacions municipals de promoció de la bicicleta i creació d'infraestructures específiques, i en 1993 es crea formalment la Comissió Cívica de la Bicicleta de Barcelona com a instrument per promoure l'ús de la bicicleta i coordinar les actuacions en aquest sentit. Un estímul implantat ha estat la celebració del congrés Velocity 97 a la ciutat.

Tot i els seus esforços i els avanços aconseguits, s'ha de constatar també l'existència continuada d'entrebancs sorgits des de dintre i fora del Consistori i l'administració municipal, i que han arribat fins i tot a anular alguns acords unànimes del Ple de l'Ajuntament, com és el cas de l'execució de la Xarxa Bàsica de la Bicicleta en diversos carrers (Passeig de Maragall, Carrer de la Creu Coberta-Carrer de Sants).

També, existeix una certa descoordinació d'objectius comuns entre els diversos temes d'actuació municipal.

Per superar aquesta situació, i tenint en compte que la Comissió Cívica es va crear essencialment com a òrgan consultiu amb

participació ciutadana, considerem necessària la implementació d'una eina complementària amb poder de decisió dintre de l'Ajuntament, per garantir la implantació de la bicicleta a tots els nivells i en col·laboració amb els diferents departaments de l'Ajuntament.

En això, podem basar-nos en les valuoses experiències de tot un seguit de ciutats europees que han fet de la bicicleta una eina per reduir la congestió, la contaminació, el soroll i per augmentar la satisfacció, la salut i el benestar de la ciutadania.

En general, s'hi distingeixen dos nivells: Quan la conscienciació entre polítics i tècnics de totes les àrees municipals encara no és del tot suficient i fins i tot s'hi troben fortes resistències a les actuacions en favor de la bicicleta i que limitin l'espai del cotxe, es necessita una instància de impuls i de control i supervisió de les actuacions amb un suport polític i una capacitat de treball important per superar la poca prioritat latent de la bicicleta en la política municipal.

Per contra, en les ciutats que han assumit plenament la normalitat de la bicicleta, la seva promoció i infraestructures, cada àrea assumeix la seva responsabilitat i sovint només cal evitar la descoordinació i oferir un lloc on els ciutadans i ciutadanes es puguin adreçar per qualsevol qüestió relacionada amb la bicicleta.

Barcelona, ara per ara, es troba en la primera d'aquestes dues situacions, la qual cosa fa necessària estudiar la implantació d'una instància que impulsi, coordini i supervisió la implantació de la bicicleta en les actuacions municipals, així com la promoció interna i externa d'aquest vehicle, és a dir, una Oficina de la Bicicleta.

4.1.1 Justificació

Per fonamentar la proposta de creació d'una Oficina de la Bicicleta a l'Ajuntament de Barcelona, l'equip redactor s'ha basat en l'experiència específica d'una vintena de ciutats grans i mitjanes d'Alemanya, Àustria, Bèlgica, Dinamarca, Finlàndia, Itàlia, Noruega, Suècia, i Suïssa. Totes elles promouen activament l'ús de la bicicleta.

A continuació, es presenten els aspectes d'aquest estudi comparatiu que són especialment rellevants com a informació de fons i pel que fa a la proposta per al cas de Barcelona.

La "Comissió Cívica de la Bicicleta" a les ciutats estudiades:

Alguns Ajuntaments (p. ex. Viena) s'han dotat d'una comissió o grup de treball interdepartamental, on es tracten els temes relacionats amb la bicicleta, i que reforcen la labor del Comissionat per a la Bicicleta. En d'altres, aquesta comissió

inclou també una representació dels usuaris de la bicicleta, del Consell de la Joventut, de la Policia, etc. (Hèlsinki, Ginebra, Erlangen, etc.), i podem parlar, en aquest sentit, d'una Comissió Cívica de la Bicicleta, tot i que a Hèlsinki aquesta no inclou cap polític. Només a la ciutat relativament petita d'Erlangen (100.000 habitants) aquesta Comissió Cívica no té el suport d'un comissionat per a la bicicleta.

En les altres ciutats estudiades, les relacions entre ciclistes i l'Ajuntament s'articulen normalment a través del Comissionat per a la Bicicleta (o cap de l'Oficina de la Bicicleta) com a interlocutor principal.

4.1.2 Les figures de "comissionat per a la bicicleta" i "oficina de la bicicleta". Implantació, funció i importància

Entre les ciutats estudiades, pràcticament totes tenen una d'aquestes figures o totes dues, però n'hi ha algunes (Copenhaguen, Göteborg; ambdues amb prop de 500.000 habitants) on la bicicleta és part integrant del treball de cada àrea o departament municipal. Per tant, no tenen necessitat d'una persona específica encarregada de vetllar en matèria ciclista. O bé, com és el cas de la ciutat de Gant (230.000 habitants), l'antiga oficina de la bicicleta amb 7 persones s'ha

transformat en un Departament de Mobilitat, en el qual treballen 23 persones, 15 d'elles específicament per a la bicicleta.

El següent graó l'ocupen, per una banda, les ciutats de Ferrara i Odense (amb 140.000 i 181.000 habitants, respectivament), on el comissionat per a la bicicleta pot dedicar-se gairebé exclusivament a la promoció i les relacions públiques, gràcies a un clima municipal molt favorable a la bicicleta. Per altra banda, també hi tenim grans ciutats com Colònia (1.000.000 d'habitants) o Viena (1.562.000 habitants), on l'equip responsable de la bicicleta té molta influència política, i les actuacions de qualsevol àrea municipal que puguin afectar l'ús de la bicicleta han de ser consensuades amb ell.

De vegades, la funció específica de la persona responsable de la bicicleta se centra en la promoció i el control de la planificació i execució d'infraestructures (Venècia, Viena), altres vegades assumeix tot el ventall d'actuacions, incloent-hi la promoció i la informació (Colònia, Graz, Leipzig, etc.)

A l'extrem oposat de l'escala, on també se situa actualment Barcelona, trobem Hèlsinki (560.000 habitants) o Hamburg (1.705.000 habitants). En aquestes ciutats, el treball del comissionat per a la bicicleta és dificultat per algunes resistències contra la promoció o més bé implantació de la bicicleta, fins i tot dintre del mateix departament, així com les rivalitats entre departaments. A Hamburg, l'últim canvi de govern municipal ha retallat les competències del comissionat,

que s'ha quedat, a més, sense col·laboradors ni amb pressupost propi.

Quant a la data de creació del càrrec específic i a dedicació plena de "Comissionat per a la Bicycleta" i/o de la "Oficina de la Bicycleta", la primera, entre les ciutats estudiades, en tenir un Comissionat per a la Bicycleta és Colònia (1990). Li segueixen Stavanger (1995), Linz (1996); Viena (1997; derivat d'una secció preexistent, encarregada de les vies ciclistes), Halle an der Saale (1997), Odense (1999), Friedrichshafen (2001), Pordenone i Graz (ambdues 2002).

L'Oficina de la Bicycleta, amb major pes i normalment també amb més dotació personal, apareix a Ferrara en 1995, a Gant en 1996 i a Colònia i Venècia en 2002. A Viena, es constitueix un grup de treball interdepartamental en març de 2003. En 1998, Gant converteix la seva Oficina de la Bicycleta en un Departament de Mobilitat, assolint així el màxim grau d'implantació de la bicicleta en la política municipal.

Això no vol dir que la promoció de la bicicleta hagi començat en aquestes dates, sinó que reflecteixen el moment en què es va donar rellevància transversal al tema. De fet, la implantació de vies ciclistes i les actuacions de promoció d'aquest vehicle sovint tenen el seu origen en els anys 70, quan la pressió automobilística i els plans per a la mobilitat motoritzada assoleixen un nivell que la ciutat no pot suportar.

De qualsevol manera, a moltes ciutats, per exemple de Holanda, Dinamarca, Suècia i d'Alemanya no és necessària l'existència d'una oficina de la bici per fomentar l'ús, informar, ... ja que es troba totalment integrat a la societat, la ciutat i l'administració.

Quant a la posició del Comissionat per a la Bicicleta o, en el seu cas, de l'Oficina de la Bicicleta, dintre de l'organigrama municipal de les ciutats estudiades, s'observa que aquesta funció es troba adscrita, essencialment, a les àrees que gestionen la via pública, el trànsit, la mobilitat, o bé les obres públiques, l'urbanisme o la planificació.

No correspon a aquest estudi desenvolupar l'organigrama de cadascuna de les ciutats, amb la importància o el pes relatiu de l'àrea en qüestió. Crida, però, l'atenció que en els casos en els quals la persona responsable de la bicicleta (Comissionat per a la Bicicleta o cap de l'Oficina de la Bicicleta) respon directament davant del responsable polític de l'àrea (o sia, el regidor o la regidora; en alguns casos també davant del gerent) acostuma a tractar-se d'una Àrea de Mobilitat o de Planificació, i no pas de Via Pública, Urbanisme o Obres Públiques. Això ens dona a entendre que un alt perfil polític de la promoció de la bicicleta té més a veure amb l'organització i la planificació que no pas amb la construcció i les infraestructures.

Així, la funció primordial de promoció i coordinació amb responsabilitat directa davant del regidor o regidora es dona, per exemple, a Ferrara, Gant, Pordenone i Venècia. Amb el pes principal en infraestructures i responsabilitat directa davant el/la

responsable de l'àrea tenim com a exemples els casos de Leipzig, Linz i Viena. També és en aquesta última ciutat on el tema de la bicicleta està directament relacionat amb el gerent d'alcaldia (nomenament del comissionat, i obligació de totes les àrees envers aquest).

4.1.3 Pressupost municipal assignat a la bicicleta en diverses ciutats

No és del tot fàcil donar informació suficient sobre aquest aspecte, ja que l'estructura dels pressupostos és diferent en cada lloc. En alguns casos (Colònia, Copenhaguen, Ginebra, Graz, Hamburg, Hèlsinki, Viena, Zuric) no ha estat possible obtenir dades pressupostàries aïllades per a les actuacions en favor de la bicicleta. En altres casos, sí s'han pogut obtenir dades, però els conceptes són diferents entre ells. En tots els casos exclouen els costos del personal permanent (Comissionat per a la Bicicleta i col·laboradors d'aquest).

Essencialment, hi ha xifres per a "infraestructures" i per a "promoció", ambdues en sentit ample. Per tenir una base de comparació, hem calculat aquestes xifres en relació al nombre d'habitants, i la despesa pressupostària equivalent que suposaria per a Barcelona.

Pressupost anual exclusivament per a la bicicleta (promoció, aparcament, etc.; seguretat viària amb pressupost a part):

Ciutat	Quantitat (€)	per habitant (€)	Suma equivalent per a Barcelona (€)
Gant	1.250.000	5,43	8.695.652

Pressupost anual per a la promoció de l'ús de la bicicleta:

Ciutat	Quantitat (€)	per habitant (€)	Suma equivalent per a Barcelona (€)
Ferrara	20.000	0,14	228.571
Odense	450.000	2,49	3.977.901
Pordenone	15.000	0,30	480.000
Stavanger	250.000	2,27	3.632.000
Venècia	65.000	0,19	305.882

Pressupost anual per a infraestructures ciclistes:

Ciutat	Quantitat (€)	per habitant (€)	Suma equivalent per a Barcelona (€)
Friedrichshafen	500.000	9,09	14.545.455
Göteborg	2.000.000	4,26	6.808.511
Halle an der Saale	350.000	1,31	2.089.552
Leipzig	mínim 7% pressupost infraestructures viàries	3,58	5.728.000
Linz	700.000	3,68	5.894.737
Stavanger	875.000	1,21	1.936.000

Algunes conclusions que es poden extraure de l'experiència d'aquestes ciutats amb la promoció de la bicicleta:

Un factor clau per a l'èxit és la bona sinèrgia i la coordinació entre totes les àrees municipals implicades en la promoció de la bicicleta, especialment pel que fa a la planificació i l'execució d'infraestructures i a qüestions pressupostàries. Igualment important és la convicció, tant a nivell polític com entre el personal tècnic, de que la bicicleta és no només bona sinó imprescindible i d'interès primordial per a la ciutat, i que és rendible políticament, social i econòmicament invertir en la normalització de la bicicleta com a mitjà de transport urbà.

Les ciutats de Gant i Ferrara en són exemples paradigmàtics, tot i no pertànyer a països de gran tradició en ciclisme urbà. La voluntat política i ciutadana ho ha fet possible.

On la consciència ciclista encara no està tan generalitzada, es necessita un focus dinamitzador, una instància amb capacitat d'actuar i d'imposar-se en l'entramat municipal.

A Barcelona, una persona sola no hi dóna l'abast, i menys encara quan s'ha d'englobar tot el ventall d'actuacions, des del control de la planificació d'infraestructures fins a les campanyes de promoció. En aquests casos, la solució és la creació d'una oficina de la bicicleta amb àmplies competències i dret d'intervenció i veto en els projectes municipals que puguin afectar al bicicleta. Colònia i Venècia han emprés aquest camí recentment.

Com que la implantació de vies ciclistes sovint no és una actuació independent sinó s'insereix dins de la remodelació general d'un carrer o d'una zona, sembla lògic que no s'aïlli la planificació i execució d'aquests projectes, sinó que es realitzin junt amb les altres actuacions sobre l'espai urbà. En aquest cas, però, s'ha d'establir un responsable que garanteixi o supervisió la funcionalitat, la seguretat i la idoneïtat dels projectes pel que fa a l'ús de la bicicleta. Veiem exemples d'aquesta funció de control i coordinació interdepartamental a Friedrichshafen i a Viena.

No només la construcció i el manteniment d'infraestructures ciclistes, sinó també la promoció de l'ús de la bicicleta entre la ciutadania, l'atenció als diferents usuaris/àries, les empreses i les institucions és percebuda com a objectiu d'importància cabdal, fins al grau de considerar-se que una bona campanya de publicitat és més rendible i dona millor resultat que la mera execució d'obres. Un bon exemple n'és Leipzig, on els desplaçaments amb bicicleta han augmentat d'un 6% a un 14% del total en només 5 anys, entre 1994 i 1998. A Ferrara i Odense, el comissionat de la bicicleta (o figura equivalent) no s'ha d'ocupar d'aspectes tècnics, sinó exclusivament de la promoció de la bicicleta.

Lògicament, i aquesta és l'altra cara de la moneda, la possibilitat de tenir èxit en la promoció de l'ús de la bicicleta queda reduïda si les persones encarregades de dur-la a terme o de vetllar per ella tenen un perfil personal o ocupen un rang jeràrquic que no

garanteixi la plena capacitat d'intervenció. Igualment disminueix si la dotació econòmica -en proporció- i personal és insuficient (el Ministeri de Medi Ambient alemany ha estimat que l'Ajuntament d'una ciutat de mig milió d'habitants necessitaria 12 persones que treballin en temes relacionats amb la bicicleta).

La promoció de la bicicleta es vincula a diversos àmbits d'actuació complementaris en les diferents ciutats: mobilitat, urbanisme, trànsit, medi ambient, Agenda 21, en part també economia i salut, però també pot rebre suport a través de convenis amb les autoritats estatals (cas de Stavanger) o en el marc d'un programa nacional de la bicicleta, com succeeix a Hèlsinki.

Una part de la promoció de la bicicleta es pot realitzar en coordinació amb els responsables dels vianants dintre dels serveis de l'Ajuntament.

En el cas de Barcelona, si no volem quedar enrere i en una situació d'estancament, la promoció de l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport ha de ser contundent i eficaç, pels múltiples beneficis d'aquest vehicle per a la mobilitat, el trànsit, la seguretat viària, la salut i el benestar de les persones, per la nul·la contaminació atmosfèrica i acústica, pel estalvi en energia i recursos econòmics, pel reclam turístic i altres avantatges que ofereix. Es veu, doncs, la necessitat de conferir un pes específic al tema de la bicicleta, tant dintre com fora del Consistori, i articular-lo a través d'un equip de persones competents i

convençudes de les bondats de la bicicleta, dotar-lo d'un pressupost suficient i de capacitat màxima d'intervenció en els projectes municipals que puguin afectar l'ús de la bicicleta, inclosos els dels districtes.

4.1.4 Ubicació i estructura de l'Oficina de la Bicicleta

L'Oficina de la Bicicleta de Barcelona ha de situar-se a l'organigrama de l'Oficina de la Mobilitat, per la importància estratègica de la bicicleta dintre d'un nou model de ciutat que ja no es basa en el vehicle privat a motor quant a la mobilitat, així com per la transversalitat del tema que afecta diverses àrees municipals.

S'establirà que tots els projectes dels Districtes i de les Àrees municipals que puguin afectar l'ús o la promoció de la bicicleta o la circulació de bicicletes a Barcelona, o en els quals participi l'Ajuntament de Barcelona, han de ser consensuats amb l'Oficina de la Bicicleta, sense el vist-i-plau de la qual no es podran executar o acceptar per part de l'Ajuntament. Igualment, es requerirà a totes les instàncies municipals perquè col·laborin amb l'Oficina de la Bicicleta. Aquesta participarà en les relacions de l'Ajuntament de Barcelona amb altres Organismes en els àmbits de la mobilitat, l'energia, el medi ambient i altres on es promogui l'ús de la bicicleta (Federació de Municipis i Províncies,

Cities for Cyclists, Car-free Cities, Impacts, Metropolis etc.), i el Consell Comarcal i la Diputació de Barcelona.

La persona al capdavant de l'Oficina de la Bicicleta serà nomenada per l'Alcalde com a Comissionat per a la Bicicleta, i respondrà directament davant d'Alcalde, sense ser supeditada a la jerarquia de cap regidoria. Coordinarà la Comissió Cívica de la Bicicleta. Ha de tenir un perfil que la capaci per a tasques de direcció i coordinació, coneixements i experiència en el tema de la bicicleta com a mitjà de transport urbà i de la gestió de la mobilitat i, preferiblement dominar llengües estrangeres com l'anglès, el francès o l'alemany.

Sota la seva direcció se situaran cinc persones per al treball tècnic, així com una persona per a les tasques administratives, totes elles preferiblement també usuàries de la bicicleta, i amb un perfil professional que s'ajusti a les seves responsabilitats respectives.

El treball tècnic s'estructurarà en dos àmbits principals: mobilitat i infraestructures, per una banda i per l'altra, promoció i seguretat.

L'àmbit de mobilitat i infraestructures serà atès per dues persones. Participarà en la planificació de la mobilitat, accessibilitat i ordenació de la mobilitat, així com en la planificació i realització dels projectes que incloguin o haurien

d'incloure infraestructures per a ciclistes (vies ciclistes, aparcaments, senyalització).

L'àmbit de promoció i seguretat serà atès per tres persones, amb una distribució variable de les tasques en funció de les necessitats. Impulsarà la promoció de l'ús de la bicicleta entre tots els sectors de la població, visitants a la ciutat, empreses i institucions, i es farà càrrec del programa de protecció integral de bicicletes.

4.1.5 Necessitats materials bàsiques

- Despatxos per al Comissionat, el personal tècnic i administratiu. Sala de reunions. Despatx d'atenció al públic, accessible amb bicicleta (programa de protecció).
- Equipament ofimàtic adient: ordinadors, fotocopiadora, telefonia fixa i mòbil, fax, connexió a intranet i internet, arxivadors, etc.
- Bicycletes de servei.
- Gestió de les bicicletes de servei dels altres departaments de l'Ajuntament.

- Aparcament protegit per a aquestes, per a les bicicletes del personal i del públic.
- Pressupost d'actuació. També per a contractes d'adquisició i manteniment de les bicicletes de servei.

4.1.6 Bibliografia annexa

- *Collection of Cycle Concepts. Up and Ride Safe on Bike.* S. U. Jensen, Velo Mondial conference 2000, Amsterdam.

4.2 LA BICICLETA A LA CIUTAT DE BARCELONA

ACTUACIÓ	LLOGUER DE BICICLETES EN L'ÀMBIT MUNICIPAL
Data Realització	2006-2010
Col·lectiu destinatari	Públic en general.
Objectius	Facilitar l'ús de la bicicleta i el coneixement de la ciutat d'una forma distinta.
Actuacions:	<p>Aparcament de Bicicletes.</p> <p>Sistematització dels lliuraments i recollides.</p> <p>Operatiu de manteniment..</p> <p>Suports de promoció i difusió.</p>
Necessitats	<p>Parc de 500 bicicletes específiques inicialment (creixent segons demanda) per a aquest lloguer.</p> <p>Establiment d'una oficina i taller a manera d'aparcament central.</p> <p>Unitat operativa de manteniment amb formació específica i vehicle de suport.</p> <p>Ampliació dels aparcaments per a aquestes unitats en origen i destins.</p> <p>Suports de senyalització i promoció.</p> <p>Carta-contracte de les condicions d'ús i préstec.</p> <p>Establiment de tarifes.</p>

El lloguer de bicicletes es realitzaria segons varies tipologies:

- Privats
- Municipal amb una quota limitada per l'ús
- Municipal amb un dipòsit d'entre 10 € ó 20 €.

La posada a punt d'un préstec per a l'ús diari de bicicletes a Barcelona és una necessitat que es ve denotant ja des de fa temps. Un servei d'aquest tipus és idoni per a una ciutat com Barcelona: bastant plana, i amb uns recursos turístics interessants en un radi mitjà de 6 a 8 km.

El préstec de bicicletes pot ser una eina eficaç per millorar el repartiment modal dels desplaçaments a favor dels modes més sostenibles, tan en els desplaçaments interns com en els que tenen el seu origen fora de Barcelona, especialment per a grups d'usuaris com turistes i visitants temporals a la ciutat.

4.2.1 Directrius

Abordar aquest tipus d'acció suposa graduar-la en base a allò que es vulgui obtenir, en aquest cas proposem una acció avançada del projecte: Crear una bicicleta específica de manera que caracteritzi l'aposta de Barcelona com a ciutat amiga de la bicicleta. Aquesta bicicleta hauria d'oferir les suficients garanties per a poder realitzar els desplaçaments urbans amb comoditat i

seguretat: canvi de marxes, llums i reflectors, parafangs, portaequipatges, etc.

Amb aquesta actuació es persegueix consolidar la imatge de Barcelona com a Ciutat per a Ciclistes, i entroncar a més amb els conceptes de sostenibilitat. Per a això és bo assegurar-se dels aspectes de bona prestació del servei.

Igualment, les tarifes a utilitzar han de ser consensuades amb l'Oficina de la Bicicleta i aprovats pel Ple, i haurien de ser molt moderades, gratuïtes o incloses en el preu del transport públic o de l'aparcament. El objectiu del programa seria promoure l'ús de la bicicleta a la ciutat. Això és important, ja que, en vincular el préstec amb el Pla Estratègic, s'està aportant una etiqueta de voluntat de qualitat i serietat.

4.2.2 Actuació

En definitiva, el que es planeja és posar a l'abast de tothom un préstec de bicicletes a la ciutat. Les fórmules per a portar a terme aquesta actuació poden ser diverses i abordar-se des de diferents perspectives. Dependran en gran manera del grau d'ambició que es posi en el programa. Es pot partir d'un model avançat d'explotació, basat en la telefonia o en les targetes d'usuari i control electrònic /informàtic (bici@2003)

El nombre de bicicletes que es posarien a disposició del públic se situa al voltant d'un 500 unitats en un començament. Aquest parc es renovarà periòdicament, i s'ampliarà en funció de les necessitats. Les bicicletes velles es podran vendre a un preu assequible, o bé donar-les a entitats i institucions per al seu ús, una vegada canviat el color característic.

4.2.3 Formula d'actuació

Posar en marxa aquest servei requereix establir els mínims de l'actuació:

El model específic de la bicicleta.

La distribució de les bicicletes en els aparcaments base.

La ubicació dels aparcaments base de les bicicletes.

Definició del tipus d'explotació i concessions amb empreses públiques i privades.

Els convenis amb les empreses explotadores del servei i els contractes i fórmules de préstec de les bicicletes.

Donada la seva extensió i grau de definició creiem que és un treball a desenvolupar en l'àmbit de l'Oficina de la Bicicleta, en

col·laboració amb els operadors de transports públics i aparcaments.

Les bicicletes utilitzades per a aquest programa serien caracteritzades com a marca diferencial de **Bicicleta de Barcelona**, que podrien ser les mateixes que les del programa BICICAMPUS (veure apartat 4.9) però amb distinta imatge gràfica.

Quant al tipus de contracte de préstec o lloguer de la bicicleta, es recomana el mètode que s'està utilitzant per al lloguer de qualsevol altre tipus de vehicle d'equipament de servei: identificació del client, condicions d'ús i de responsabilitat.

4.2.4 Finançament i gestió

Les fórmules de contractació i gestió d'aquest servei podrien ser diverses i estan subjectes al que s'estableixi des de l'Ajuntament.

Proposem en aquest sentit que el programa s'integri en un pla metropolità de mobilitat, el qual hauria de preveure la disponibilitat de bicicletes i aparcaments per a bicicletes en les estacions d'intermodalitat i en els pàrquings públics, tant en origen com en destí. Pel que fa a Barcelona, la conseqüència lògica d'aquest plantejament és que siguin els operadors

mateixos (TMB, RENFE, FGC, BSM, Catalunya Car Sharing) els qui assumeixin la bicicleta com una ampliació del seu servei, en conveni amb l'Ajuntament de Barcelona.

El benefici per als operadors estaria en la captació de nous clients, una major fidelitat d'aquests i una imatge de compromís amb la ciutat.

Per a l'Ajuntament de Barcelona, hi ha un benefici indubtable quant a imatge de ciutat dinàmica i europea, compromesa amb la sostenibilitat, així com una millora de la situació de trànsit i aparcaments, per economia d'espai.

El finançament de l'actuació ve donada per la figura a la qual finalment s'opti, complementada per altres activitats que es posen en marxa com a subprogrames. Així mateix, hi ha altres elements que poden ajudar a generar recursos com són la publicitat que es pugui inserir en les bicicletes.

Com a programes de servei de préstec avançat podem referenciar dos models que ja funcionen en altres llocs: Call a *Bike* (basat en la telefonia per al préstec) i *Smartbike* (basat en targetes d'usuari).

Es possible que el servei de lloguer hagi d'incloure altres mecanismes de mobilitat sostenible: patins amb motor d'ajut elèctric, etcètera

4.2.5 Altres campanyes complementàries

Com a subprogrames de cooperació complementària poden ser:

BICICLETES TURÍSTIQUES

Estarien dedicades als punts turístics, és a dir nodes d'arribada i atracció de població que visita la ciutat i estacions i terminals de transport, en caràcter de lloguer turístic. O com a activitats pròpies Turisme de Barcelona, per a la realització de visites guiades a través d'itineraris turístics.

Potencial finançador: Turisme de Barcelona.

SUPORT A ALTRES PROGRAMES DEL PLA ESTRATÈGIC

El mateix tipus de bicicleta i els punts de préstec poden donar suport a les campanyes *Amb bici a la feina*, *De compres amb bici*, i *Educació per a una nova mobilitat*. Així, l'ús acreditat de la Bicicleta de Barcelona en un d'aquests programes podria donar lloc al dret d'adquirir-ne una a un preu especial quan es renovi el parc de bicicletes de préstec, però repintades amb un altre color especial.

Potencial finançador: Les empreses col·laboradores i l'Ajuntament de Barcelona.

4.2.6 **Bibliografia annexa**

- *Smart bikes: Public transportation for the 21st Century*. P. J. DeMaio, Alexandria (EEUU), 2001.
- *Discover Berlin or Munich by bike!* Deutsche Bahn, http://www.bahn.de/konzern/holding/db_rent/dbag_60_cab_engl.shtml, 2003.
- *City Bike Info. The history of the Copenhagen City Bike*. City Bike Foundation <http://www.bycyklen.dk/engelsk/frameset.html>, Copenhagen, 2002.
- *Free City Bike as a Subscriber System and Part of a Transportation Chain*. M. Eikeland, Velo Mondial conference 2000, Amsterdam.

4.3 CIRCULACIÓ DE BICICLETES

ACTUACIÓ	CIRCULACIÓ DE BICICLETES
Data Realització	Inici 2006-2007
Col·lectiu destinatari	Ajuntament de Barcelona
Objectius	Servir de guia a la Oficina de la bicicleta. Revisar la planificació i execució de la xarxa bàsica, xarxa de segon ordre i xarxa de connexió intermunicipal per a bicicletes.
Actuacions:	Suport en la planificació de mesures que realitzi la Oficina de la bicicleta. Realitzar un recull tècnic/catàleg de mesures de pacificació de trànsit tenint en compte la bicicleta, com a "guia de bones pràctiques".

Respecte de la circulació de bicicletes a Barcelona, el desenvolupament del model de trànsit i mobilitat, així com la distribució dels usos de la via pública, mostren una evolució l'inici de la qual podem situar en els anys setanta amb el *Pla Supermanzanas* de Morales i Thorson aprovat en Ple el 1976. Davant la creixent pressió del trànsit motoritzat, la ciutadania reclama un espai que els permeti anar amb bicicleta amb més seguretat. Aleshores comencen a aparèixer els primers carrils bici a Barcelona, destinats en principi als desplaçaments amb finalitat recreativa. Durant els anys noranta, el nombre de carrils bici va creixent, però també se'n perceben les limitacions.

Seguint la tendència europea, la reivindicació de més i millors carrils bici s'acompanya amb la de pacificar el trànsit, és a dir, limitar el nombre i la velocitat dels vehicles privats a motor, i, al mateix temps, donar més facilitats per a caminar i la circulació de bicicletes, com són la circulació en les àrees de vianants, la consideració especial de la bicicleta en les cruïlles, l'escurçament dels recorreguts per a bicicletes, i altres.

El model d'integració dels diferents modes de desplaçament que suposa la pacificació del trànsit s'està perfilant com una eina molt eficaç per a la gestió de la mobilitat i la priorització dels modes més sostenibles.

Això no vol dir que els carrils bici siguin innecessaris, tot al contrari. La visibilitat social de la bicicleta com a mitjà de transport ha d'anar acompanyada d'una visibilitat marcada en l'ús de la via pública que corrobore l'atenció prioritària a les necessitats dels i de les ciclistes en quant a seguretat, comoditat i connectivitat.

Actualment, molts dels carrils bici de Barcelona tenen en la pràctica una funció múltiple com a "espai comodi" entre la circulació motoritzada i la de vianants, la qual cosa no sempre és compatible amb la seva funció primordial de via per a ciclistes: Zona de càrrega i descàrrega, parada de taxi, pista de patinatge i de *footing*, vial de passeig, ... són alguns dels usos més freqüents després de la circulació de bicicletes, condicionats en bona part per l'herència d'un model de circulació que avorreix l'obstaculització del trànsit rodat a motor, sense donar gaire importància a les necessitats de vianants i ciclistes.



Carril bici amb vorada de recent construcció a l'Avinguda Diagonal.

4.3.1 Motivació

La promoció de l'ús de la bicicleta ha d'incloure necessàriament les infraestructures que facilitin la circulació d'aquest vehicle, sense, però, caure en l'extrem de limitar la promoció a actuacions sobre la via pública. Així ho demostra l'experiència de nombroses ciutats i països de tot el món. Tampoc no hem de confondre la promoció de la circulació amb la implementació de carrils bici. En molts casos, s'ofereixen també altres solucions com la pacificació del trànsit general, la prioritització i adaptació de la regulació semafòrica, l'exempció de certes limitacions de circulació, etc., totes elles també àmpliament implementades amb molt bons resultats.

Tot això sense deixar de banda l'atenció a la xarxa de carrils bici, que requereix una labor constant de supervisió i l'adaptació als criteris de seguretat, comoditat i connectivitat que han de regir totes les infraestructures viàries i, per tant, també les destinades a ciclistes. La xarxa de carrils bici de Barcelona ha de ser coherent, sense interrupcions en les cruïlles, i, junt amb els corredors ciclistes que resultin de la pacificació del trànsit d'àmplies zones de la ciutat, ha de connectar tots els punts d'interès ciutadà: Administracions, centres d'educació, de cultura i d'esports, zones de lleure, residencials i comercials, etcètera.

4.3.2 Directrius

La Xarxa Bàsica de Carrils Bici de Barcelona, aprovada per l'Ajuntament l'any 2000, fa coincidir una part important dels carrils bici amb les vies prioritàries per al trànsit motoritzat, definides en la Xarxa Bàsica de Circulació de la ciutat de Barcelona (rondes, vies d'accés, connexió interna 1r i 2n nivell). Aquests carrers són concebuts com a eixos vertebradors del trànsit de pas i de connexió, en els quals la velocitat no queda reduïda per sota del límit legal per a vies urbanes de 50 km/h, a diferència de la resta de carrers, que s'anirien pacificant a través de les actuacions urbanístiques adients.

Per tant, els carrils bici de la *Xarxa Bàsica* també s'han de concebre com a eixos de connexió ràpida i directa, ajustant-ne el disseny i la capacitat a aquesta premissa. En cap cas haurien de discórrer sobre voreres o passeigs, i el seu disseny (especialment a les interseccions) ha de garantir un pas segur i directe de les bicicletes, sense envair l'espai dels vianants.

Aquestes rutes de trànsit han de complementar-se necessàriament amb una xarxa de rutes que podem anomenar *xarxa de segon ordre*. Aquesta xarxa pot incloure carrils bici, carrers pacificats i carrers d'accés restringit per a automòbils, pistes en parcs, ports, etcètera; i haurà de discórrer en un entorn viari que transmeti confiança fins i tot als ciclistes menys experimentats amb el trànsit rodat. Només en aquesta xarxa de

segon ordre i en les rutes destinades essencialment al ciclisme de lleure és acceptable – tot i no ser desitjable – un allargament del recorregut entre dos punts per a obtenir un major nivell de seguretat objectiva dels i de les ciclistes.

Aquesta xarxa s'hauria de completar amb una *xarxa de connexió intermunicipal*, de la qual formaria part la Ronda Verda, alguns trams dels quals ja estan construïts.

Cal estudiar, cas per cas, quina és la millor opció per fer més agradable i més segur usar la bicicleta per als desplaçaments quotidians. Moltes vegades, la solució pot ser tan senzilla com autoritzar un comportament dels ciclistes que, ara per ara, és antireglamentari, però que aquests han adoptat per la seva eficàcia i seguretat. Les estadístiques municipals d'accidentalitat també avalen que el comportament ciclista no és arriscat en ell mateix.

Si s'analitzen, per exemple, les infraccions que més és retrauen als ciclistes a la ciutat, la de "saltar-se els semàfors en vermell" i la d'anar per la vorera", es pot arribar ràpidament a la conclusió que la semaforització actual és clarament desfavorable tant per als vianants com per als ciclistes, i que l'entramat de carrers de circulació en sentit únic allarga una mica el temps de recorregut de la bicicleta. En aquest cas cal sumar l'augment de l'esforç humà als conflictes en cada cruïlla.

La indisciplina del semàfor en vermell no porta automàticament en si un crim de lament transversal en vermell.

Molts ciclistes esperen creuar el propi carrer transversalment fins al verd.

Probablement, la solució a aquests problemes no sempre pot ser la implantació d'un carril bici. Per això, l'Oficina de la Bicicleta haurà d'elaborar un catàleg de mesures d'infraestructura complementàries, i vetllar per la seva aplicació correcta i coherent amb les necessitats de les persones que fan els seus desplaçaments quotidians amb bicicleta.

4.3.3 Actuació

L'actuació en aquest apartat del Pla Estratègic de la Bicicleta a Barcelona té dos eixos principals: la xarxa bàsica i la xarxa de proximitat per a bicicletes. Ambdues són complementàries, i correspondrà a l'Oficina de la Bicicleta impulsar i supervisar la correcta implantació de les mesures que més afavoreixin la circulació quotidiana de bicicletes.

XARXA TOTAL I LA SEVA CONNEXIÓ

Xarxa Bàsica de Carrils Bici

L'Oficina de la Bicicleta revisarà la planificació i execució de la Xarxa Bàsica de Carrils Bici de Barcelona en quant a la seva funcionalitat i coherència per al trànsit de bicicletes,

reclassificant-la i completant-la en allò necessari i donant prioritat a les solucions de continuïtat. No serà acceptable que un carril bici desaparegui en la proximitat d'un punt de conflicte (rotondes i cruïlles) i continuï en els trams rectes, ja que això no satisfà cap de les necessitats bàsiques dels ciclistes, i perjudica especialment els menys experimentats, tenint en compte que la majoria dels accidents tenen lloc a les interseccions.

El ritme d'implementació dels carrils bici i la priorització d'unes obres davant d'altres haurà de quedar definit per les necessitats dels ciclistes actuals i per la promoció de l'ús d'aquest vehicle. No ha de quedar relegat a un segon terme en la planificació d'obres a la ciutat, especialment en aquells punts i trams que requereixin una intervenció urgent, bé per l'elevat nombre de ciclistes actuals o potencials, o bé per l'acumulació de les situacions de conflicte. En son exemples l'Avinguda Diagonal, el carrer de la Creu Coberta/Carrer de Sants, la Rambla de Catalunya, la Plaça d'Espanya, la Plaça de Catalunya, la Plaça de Lesseps, etc.

En tot allò, es tindran en compte especialment els següents criteris:

- Els carrils bici de la Xarxa Bàsica han de ser vies de connexió ràpida, directa, segura i còmoda per a ciclistes.
- La ubicació i el traçat dels carrils bici ha d'evitar que es generin nous conflictes entre els diversos col·lectius d'usuaris de la via pública, i se'ls ha de donar prioritat sobre

els criteris que afavoreixen el trànsit de vehicles privats en detriment del trànsit de vianants o de ciclistes.

- En els carrers amb carril bici, aquest ha d'oferir avantatges reals en comparació amb la circulació tant per la calçada com per la vorera.
- Especialment, s'ha de garantir que els carrils bici no quedin obstruïts per altres vehicles, per obres o per objectes, ni ocupats per vianants (carrils segregats).
- L'amplada dels carrils bici ha de permetre els avançaments entre ciclistes (mínim 2 metres útils).
- El pas per les cruïlles amb bicicleta s'ha de poder realitzar en un temps equivalent al dels altres vehicles, i s'han de minimitzar els punts de conflicte potencials.
- Els girs han de tenir un radi que correspongui a la velocitat normal d'una bicicleta, evitant sempre els girs en angle recte i agut.
- S'hi implementaran les mesures adients de discriminació positiva de la circulació de bicicletes com a mitjà de transport sostenible, saludable i no contaminant, com poden ser trams de carril bici en sentit contrari al de la resta del trànsit per escurçar el recorregut entre dos punts, priorització semaforica, semaforització específica, zones preferents d'aturada davant dels semàfors, vials bus-bici, exempcions de la prohibició de girar a dreta o esquerra, etc.
- Els carrils bici se senyalitzaran adequadament, especialment en aquells punts on la senyalització general no s'ajusti a la que requereix la circulació de bicicletes.

- Els carrils bici existents que no compleixin aquests criteris es modificaran en conseqüència.

Xarxa ciclista de 2n ordre

Per a la configuració de la xarxa de 2n ordre per a ciclistes, l'Oficina de la Bicicleta tindrà en compte tots els centres d'interès ciutadà i les seves àrees d'afluència, en col·laboració amb els Districtes i les Àrees municipals implicades. En aquesta tasca desenvoluparà una funció sinèrgica amb els altres projectes del **Pla Estratègic de la Bicicleta**, que tenen com a finalitat incentivar els desplaçaments amb bicicleta des del domicili als centres d'educació, de treball i comercials, respectivament.

Col·laborarà també en la planificació de les mesures de pacificació de trànsit, vetllant perquè les solucions adoptades siguin suficientment permeables i segurs als ciclistes.

En tot allò, es tindran en compte especialment els següents criteris:

- Les rutes de la xarxa ciclista de 2n ordre podran incloure trams de carril bici, carrers amb el trànsit motoritzat a una velocitat reduïda i de poca intensitat, així com zones d'accés restringit per als vehicles de motor.
- Han de ser segures, agradables, coherents i connectades entre elles i amb la Xarxa Bàsica de Carrils Bici.

- La ubicació i el traçat d'aquestes rutes han d'evitar que es generin nous conflictes entre els diversos col·lectius d'usuaris de la via pública, i han de respectar l'ordre de prioritats generals de la ciutat: vianants - ciclistes - transport públic - vehicles privats amb motor.
- Les rutes de la xarxa ciclista de en ordre han de garantir un màxim de seguretat i confort als ciclistes, tot buscant connexions lògiques i directes.
- Especialment, s'ha de garantir que no quedin interrompudes en les interseccions, sinó que protegeixin els i les ciclistes en tot moment.
- El lloc de pas de les bicicletes ha de quedar sense obstacles ni ressals. En allò possible, no es barrejarà la circulació de vianants i bicicletes, per evitar situacions de conflicte.
- S'evitaran els girs en angle recte i agut, i s'afavorirà la visibilitat.
- S'hi implementaran les mesures adients de discriminació positiva de la circulació de bicicletes com a mitjà de transport sostenible, saludable i no contaminant, com poden ser trams en sentit contrari al de la resta del trànsit per escurçar el recorregut entre dos punts, carrers de circulació lliure per a bicicletes i amb restriccions al pas del trànsit motoritzat, semaforització específica, zones preferents d'aturada davant dels semàfors, guiatge especial en les interseccions, etc.
- Les rutes se senyalitzaran adequadament, especialment en aquells punts on la senyalització general no s'ajusti a la que requereix la circulació de bicicletes.

Xarxa de connexió intermunicipal

La xarxa de connexió intermunicipal tindrà com a objectiu la connexió dels carrils bici de la xarxa bàsica amb els municipis limítrofes a Barcelona.

Una bona part de la feina de disseny i estudi d'aquesta xarxa ja està feta amb el Projecte de la Ronda Verda, la qual configura un cinturó de carrils bici a la ciutat i permet la connexió amb els municipis dels voltants.

Per la realització d'aquesta xarxa de connexió intermunicipal es fa necessari el consens amb els municipis dels voltants i amb els Consells comarcals dels municipis veïns, per arribar a la definició més idònia d'aquestes connexions.

Per donar suport a les altres àrees municipals que tenen entre les seves funcions la gestió de la mobilitat i la configuració de l'espai públic, l'Oficina de la Bicicleta posarà a la seva disposició un recull de mesures d'infraestructura que afavoreixen la circulació segura, còmoda i eficaç de bicicletes, per prevenir retards en la planificació deguts a la necessitat d'introduir aquestes mesures amb posterioritat.

Aquest recull tècnic o catàleg general es confeccionarà d'acord amb l'àmplia bibliografia de les experiències acumulades tant a Espanya com a altres països, tot respectant les normes de citació i copyright, i anotant els comentaris que s'estimin oportuns per a la millor comprensió dels conceptes i l'adaptació,

si escau, a la legislació espanyola de trànsit i a les ordenances municipals.

El catàleg ha d'incloure, entre altres, solucions per a diferents tipus d'interseccions i rotondes grans, rotondes d'un sol carril, guiatge de la circulació de bicicletes, semaforització especial, alternatives a trams conflictius de carrils bici, carrers amb circulació preferent de bicicletes, circulació en sentit contrari al general, línies d'Stop avançades, ubicació dels passos per a ciclistes, solucions transversals als carrers de diferent tipologia, etcètera.

4.3.4 Bibliografia annexa

- *A pie y en bici por la ciudad.* Thorson, Robusté. 1998 Wtto.
- *Two Networks Are Better Than One.* R. Mann, Velo Mondial conference 2000, Amsterdam.
- *Cyclist Safety at Signalised Junctions.* S. U. Jensen, Velo Mondial conference 2000, Amsterdam.
- *Bicycles in Bus Lanes? Should They Really Be There?* S. Reid, Velo-city conference 2001, Edinburgh and Glasgow.
- *New Possibilities of Cycle Traffic Management – Evaluation Results.* R. Weber, Velo-city conference 2001, Edinburgh and Glasgow.

4.4 APARCAMENTS PER A BICICLETES

ACTUACIÓ	APARCAMENTS PER A BICICLETES
Data Realització	A partir del 2006-2007
Col·lectiu destinatari	Població en general.
Objectius	Garantir un accés homogeni de tota la població als aparcaments de bicicletes i una capacitat i ubicació ajustada a les necessitats.
Actuacions:	<p>Coordinació de la planificació de la implantació dels aparcaments de bicicletes.</p> <p>Creació de normatives i modificant ordenances per afavorir la millor implantació dels diferents tipus d'aparcaments: per a residents, al carrer, a nodes de transports,...</p> <p>Elaboració d'un pla d'implantació gradual d'aparcament.</p> <p>Elaboració d'un Pla Marc d'Estacionament i Aparcament de la Bicicleta a Barcelona.</p> <p>Promoció de l'ús de la bicicleta</p> <p>Coordinació de demandes i oferiment d'aparcaments de bicicletes a organismes, entitats i empreses.</p>

Quan es parla de política de trànsit, amb un enfocament específic en els vehicles a motor, no només es prenen en consideració les infraestructures que necessiten els vehicles per circular, sinó que la provisió de places d'aparcament forma una part essencial del conjunt de mesures, ja que els automòbils i les bicicletes passen la major part del temps estacionats. Tothom ho considera normal perquè és fruit d'una època en què l'automòbil era considerat com a símbol de benestar i llibertat.

A tot arreu trobem espais públics i privats destinats a l'aparcament de cotxes: a les zones residencials, d'oficines o d'indústries, als centres comercials i esportius, de salut i d'educació, als indrets d'esbarjo, ... En molts casos, els aparcaments estan a la via pública, ocupant un espai cada vegada més escàs, en d'altres, se'ls destina un lloc dintre o sota de les edificacions.

A través d'una política tarifària apropiada, però, es pot regular la intensitat d'ús d'aquests vehicles, dissuadint de l'ocupació en grau indesitjable dels carrers. Aquesta política de limitació de l'aparcament a la via pública ja està prenent forma a Barcelona, i va desocupant espais valuosos.

La bicicleta, per contra, és benvinguda com a vehicle beneficiós en tots els sentits: No fa fums ni sorolls, el seu potencial de causar dany és molt baix, i en l'espai necessari per aparcar un cotxe hi caben deu bicicletes. Per tant, la bicicleta i les seves necessitats d'aparcament haurien de rebre un tracte adient en

relació als altres tipus de vehicle privat, perquè ella també passa la major part del temps estacionada.

Aquest aspecte de la promoció de l'ús de la bicicleta, tot i que ha estat present gairebé des del seu inici, encara no ha pogut desenvolupar tot el seu potencial per fer més atractiva la bicicleta a la ciutat. Això es deu, al menys en part, al fet que no ha estat percebut com a una actuació prioritària, perquè tothom qui va amb bicicleta "se les arregla" per deixar-la en algun lloc. L'altra cara de la moneda és, però, que moltes persones no se les poden arreglar, o no volen ser (de nou) víctimes del robatori de la seva bicicleta, i per això no la fan servir.

Els aparcaments de bicicletes s'han de buscar de forma que siguin el més segurs i vigilats possible.

4.4.1 Justificació

La necessitat d'aparcament comença ja al lloc d'origen dels desplaçaments. Així, és difícil imaginar-se un autèntic "boom" de la bicicleta mentre la gent hagi d'anar a buscar-la a la terrassa o al quartet de mals endreços de casa seva i baixar-la a coll per l'escala o amb l'ascensor - si no li ho prohibeix directament la comunitat de veïns -, quan, per contra, la mateixa persona té el cotxe davant la porta o a peu d'ascensor. Davant l'elecció, sovint pesarà més el confort immediat davant d'allò que és desitjable tant per a l'individu com per a tota la ciutadania.

Incidir sobre l'elecció del mode de transport és més eficaç quan les mesures es prenen a l'origen dels desplaçaments, és a dir allà on viuen les persones. Cal garantir que els edificis d'habitatges o llocs molt propers disposin de prou espais apropiats per a guardar-hi bicicletes, complementant en aquest aspecte la política d'aparcaments per a residents.

Per això, és necessari estudiar les ordenances municipals d'edificació i d'aparcament per la inclusió de les necessitats dels propietaris de la bicicleta.

El mateix s'ha d'aplicar als nodes d'intermodalitat (estacions de trens, terminals d'autobusos, etcètera), llocs generadors de viatges, i als llocs de destí dels desplaçaments. En molts casos no n'hi ha prou amb la col·locació d'un suport físic per lligar-hi

les bicicletes; la facilitat amb què es roben bicicletes i accessoris fa necessari considerar aquí també la implantació d'aparcaments protegits.

L'èxit d'ocupació que tenen les poques places disponibles en pàrquings privats o públics o en els sistemes tipus consigna revelen les mancances actuals i el gran potencial d'ús que s'alliberaria amb una actuació en aquest sentit.

Això no vol dir que són inútils les barres d'aparcament de bicicletes que l'Ajuntament va col·locant a la via pública. La seva funció és una altra: Serveixen principalment per als estacionaments de curta durada, per exemple, per fer una gestió administrativa o per anar a comprar. Per anar a treballar o a estudiar, cosa que ja suposa un període de diverses hores d'estacionament de la bicicleta en el mateix lloc, s'haurien de trobar solucions d'aparcament que ofereixin més protecció. Igualment, en els nodes d'intermodalitat.

De vegades també succeeix que un aparcament per a bicicletes no és acceptat pels usuaris i usuàries, mentre el mobiliari urbà de l'entorn fa d'aparcament improvisat. Això és degut a una ubicació que no correspon a les necessitats dels ciclistes, a un disseny inadequat de l'aparcament (no és el cas de la "U invertida") o a un estat de deteriorament que no inspira confiança. Altres vegades, es pot constatar la necessitat d'un aparcament pel nombre de bicicletes que es troben lligades al

mobiliari urbà - possiblement només durant una part concreta del dia.

Millorar la situació dels aparcaments de bicicletes a Barcelona aporta diversos beneficis amb un esforç relativament petit en comparació amb el que necessiten els aparcaments d'altres vehicles.

Elaboració i manteniment amb actualitzacions periòdiques dels llocs i número de bicicletes estacionades en i fora els aparcaments existents. Tractar aquesta informació com a base per a noves propostes.

Garantir la disponibilitat d'un nombre suficient de places protegides d'aparcament de bicicletes per a residents afavoreix l'elecció de la bicicleta en lloc del cotxe per als desplaçaments quotidians, especialment si aquesta mesura es complementa amb aparcaments adients en els llocs de destí i d'intermodalitat.

Proporcionar un nombre suficient de places d'aparcament protegides per a bicicletes, tant de rotació com d'abonament, en els nodes d'intermodalitat (p. ex. Estació de Sants, Plaça de Catalunya, Estació de Sagrera, etcètera) propicia un major ús del transport públic per als desplaçaments d'entrada i sortida de Barcelona.

Estimular i, si escau, proporcionar un nombre suficient de places protegides per a bicicletes en els centres de treball i d'estudi

augmenta gairebé automàticament el nombre de ciclistes. També millora la qualitat tècnica i l'aspecte de moltes bicicletes en circulació (degut als robatoris, moltes persones usen bicicletes velles i en mal estat, perquè passin desapercebudes i, arribat el cas, la seva substitució no resulti costosa).

Impulsar i, si escau, realitzar la creació d'un nombre suficient de places protegides per a bicicletes en els centres de comerç i d'oci, millora sensiblement la situació d'aparcament incorrecte d'automòbils a l'entorn d'aquests centres, contribueix a reduir el trànsit motoritzat a la zona, i afavoreix un increment de la clientela dels establiments en qüestió.

Proporcionar un nombre suficient d'aparcaments de bicicletes de curta durada a la via pública, en llocs adients, ben visibles i a prop dels focus de concentració de bicicletes, dóna coherència i visibilitat a la política de promoció de la bicicleta i alleugera la utilització del mobiliari urbà com a aparcament improvisat.

Les actuacions de revisió periòdica i manteniment dels aparcaments per a bicicletes n'eviten el deteriorament i la mala imatge i desconfiança que aquest provocaria entre els usuaris i visitants.

4.4.2 **Actuació**

L'actuació en aquest tema té diversos aspectes: polític, tècnic i de promoció.

L'aspecte polític comprèn tant la normativa, l'assignació pressupostària, com la defensa de la política municipal en els organismes en què participa l'Ajuntament de Barcelona. Pel que fa a la normativa, s'hauria de modificar l'ordenança corresponent per incloure-hi l'obligació de preveure, en els aparcaments subterranis dels edificis d'habitatges, al menys dues bicicletes per habitatge, en compartiments individuals amb clau. Aquests compartiments es podrien dissenyar amb dimensions suficients perquè hi càpiguen no només les bicicletes sinó també, per exemple, un cotxet de criatura i altres objectes difícils de guardar a l'habitatge pel seu volum.

L'Oficina de la Bicicleta elaborarà un Pla Marc d'estacionament i aparcament de la bicicleta a Barcelona.

Donada la facilitat d'endur-se una bicicleta, a diferència d'un cotxe o una moto, no seria suficient reservar-hi només una superfície determinada amb elements que permetin lligar-hi les bicicletes, llevat el cas que es tracti d'un pàrquing que garanteixi la vigilància durant les 24 hores del dia i l'espai destinat a les bicicletes estigui a la vista del personal vigilant.

Quant al pressupost, és evident que una actuació d'aquesta envergadura necessita una assignació pressupostària adient, per permetre una ràpida implantació en tots aquells llocs que depenguin de l'Ajuntament directament o de forma compartida, com són:

- els centres d'educació municipals,
- els centres de treball municipals (Districtes, Instituts, Àrees, empreses municipals etc.),
- les biblioteques municipals,
- els centres cívics, esplais i casals municipals,
- els pàrquings públics existents i previstos,
- la via pública en general, allà on calgui.

L'altra vessant de l'actuació política consisteix en convèncer els altres membres dels organismes en què participa (especialment aquells que tenen a veure amb mobilitat i habitatge) de la necessitat i utilitat d'instal·lar aparcaments protegits per a bicicletes en els llocs de gran afluència ciutadana, com són les estacions de transport públic, les platges, els centres d'educació i de salut, etc. La solució tècnica pot variar segons el cas, tenint en compte les característiques d'ocupació i les necessitats dels usuaris: taquilles, consigna, aparcament vigilat, aparcament automatitzat, aparcament d'accés restringit, etcètera.

La solució promoguda hauria de permetre una adaptació a un creixement futur de la demanda, i s'hauria d'adoptar en consens amb les entitats d'usuaris i usuàries de la bicicleta. La gestió

econòmica d'aquests aparcaments no ha de buscar el benefici immediat, sinó una amortització a través del menor impacte de la circulació d'automòbils sobre l'erari públic (menor deteriorament de la calçada, menys danys per sinistres de trànsit, gestió simplificada del trànsit, etc.), tot i que en alguns casos es podrà considerar una tarifa mòdica per l'ús d'aquests aparcaments. En el cas dels nodes d'intermodalitat, aquesta tarifa podria estar integrada en el preu del títol de transport, i preveure abonaments temporals.

Els emplaçaments d'aquests aparcaments, que no depenen únicament de la voluntat municipal, serien:

- les estacions de transport públic,
- els centres d'educació públics i concertats, incloent-hi les universitats,
- les biblioteques,
- els centres de salut,
- les platges.

Pel que fa a l'aspecte tècnic, l'Oficina de la Bicicleta elaborarà un pla d'implantació gradual de tots els aparcaments de bicicletes necessaris, tant els protegits com els de curta durada. S'haurà de:

- a) Esbrinar les necessitats concretes de cada emplaçament mitjançant un procediment apropiat, que pot variar segons els casos: comptatges de bicicletes aparcades a l'entorn del

emplaçament previst, reunions amb les persones, entitats o empreses que es beneficiaran de l'aparcament, estimacions percentuals o per distàncies, previsió de l'augment d'ús gràcies a altres mesures del Pla Estratègic de la Bicicleta, etc.

- b) Acordar o establir per a cada emplaçament la capacitat, el tipus i model d'aparcament més adient per a l'ús previst (incloent-hi una previsió de creixement futur), tot tenint en compte les solucions tecnològiques i pràctiques que ja existeixen en el mercat europeu.
- c) Establir un calendari de prioritats que garanteixi l'eficàcia de les mesures d'implantació i l'òptima utilització dels recursos disponibles.
- d) Buscar el suport econòmic i el compromís polític o empresarial d'altres ens per a agilitar la implantació dels aparcaments. Per exemple, la participació de les botigues.
- e) Realitzar el seguiment de l'ús dels aparcaments i resoldre els problemes detectats.

En la decisió sobre el tipus més adient d'aparcament, la primera consideració hauria de ser la durada de l'ús individual (curta o llarga durada), així com l'exposició (lloc d'accés restringit, amb un cert element de protecció o vigilància, o totalment exposat).

Tots els aparcaments previstos per a llarga durada - superior a dues hores - haurien de ser protegits: taquilles individuals o per grups, consigna manual o automàtica, aparcament vigilat, aparcament o sala d'accés restringit, etc.

Sempre s'intentarà ubicar els aparcaments de llarga durada a l'interior del recinte de destí (per exemple, centres de treball o d'educació). Si aquest no ofereix espai suficient i apropiat, es podrà considerar la ubicació en un recinte alternatiu pròxim o a l'exterior, amb un mobiliari funcional, segur i estètic. De manera anàloga es procedirà en el cas dels aparcaments en origen (edificis residencials) i dels nodes d'intermodalitat.

Els aparcaments de curta durada es combinaran, si escau, amb els de llarga durada, per cobrir una demanda d'ús mixt (per exemple estacions de transport públic, hospitals, platges, etcètera.).

S'utilitzaran els elements habituals ("U invertida"), col·locant-los en bateria o en fila, segons l'espai disponible, i en calçada sempre que es pugui. La ubicació en voreres o altres zones destinades als vianants haurà de quedar justificada per un augment de la protecció contra robatoris de les bicicletes aparcades, i s'haurà de garantir que l'accés amb bicicleta a l'aparcament no causi perill o molèsties per a ciclistes i vianants. Es pot destinar llocs d'aparcament per a bicis en els espais entre arbres en voreres.

En els focus de concentració de bicicletes (zones de bars, certs establiments comercials, acadèmies, etc.) l'aparcament se situarà tan a prop com sigui possible del lloc o llocs de destí, en tot cas a menys de 30 metres, en un lloc ben visible.

Pel que fa a l'aspecte de promoció, l'Oficina de la Bicicleta es posarà en contacte amb els organismes, entitats, empreses o persones que haurien de tenir interès en disposar d'un aparcament per a bicicletes, pel benefici que aquest significa per ells mateixos i per als seus membres, treballadors o clients, especialment en el cas en que ja disposin d'un aparcament d'automòbils amb condicions preferents d'ús.

El personal de l'Oficina de la Bicicleta els donarà suport i assessorament per escollir el sistema que més s'adapti a la utilitat pública i a les necessitats concretes, per la qual cosa es podran establir convenis.

Farà la difusió oportuna també de les iniciatives no municipals d'aparcaments per a bicicletes.

En aquest sentit, seria desitjable que disposin d'un aparcament per a bicicletes (protegit o no, segons la durada d'ús):

- les Administracions públiques,
- els centres de treball, especialment els més grans i mitjans (<50 treballadors).
- els establiments comercials, esportius i d'oci mitjans i grans,

- les associacions amb certa aflluència de gent,
- agrupacions d'establiments en un espai reduït.

En tot allò que pugui, l'Oficina de la Bicicleta coordinarà la planificació de la implantació d'aquests aparcaments per a bicicletes, per garantir un accés homogeni de tota la població a aquestes infraestructures i una capacitat i ubicació ajustades a les necessitats.

4.4.3 Bibliografia annexa

- *Bicycle parking in city centre areas*. J. W. Immerzeel, Velo-city conference 2001, Edinburgh and Glasgow.
- *Bicycle Parking and Stalling in the Netherlands*. H. Talens, Velo-city conference 2001, Edinburgh and Glasgow.

4.5 MESURES DE PROTECCIÓ DE BICICLETES CONTRA ROBATORIS

ACTUACIÓ	MESURES DE PROTECCIÓ DE BICICLETES CONTRA ROBATORIS
Data Realització	A partir de 2006-2007
Col·lectiu destinatari	Propietaris de bicicletes.
Objectius	Creació d'un sistema de protecció de bicicletes contra robatoris per disminuir el nombre de robatoris i augmentar el retorn de la bicicleta robada i recuperada al seu propietari.
Actuacions:	Desenvolupament del programa de "Protecció de bicicletes contra robatoris" d'Amics de la Bici i Bicicleta Club de Catalunya. Realització de campanyes de marcatge i enregistrament de bicicletes en col·laboració amb entitats cíviques i comercials. Realització de campanyes de conscienciació ciutadana per coneixement de les principals mesures de protecció contra robament de bicicletes.
Necessitats	Coordinació amb la guàrdia urbana per formar part dels sistema de retorn de bicicletes robades i recuperades. Cooperació d'entitats cíviques i comercials per a la realització de les diferents campanyes proposades.

La protecció de bicicletes contra robatoris

4.5.1 **Motivació**

El robatori de bicicletes ha esdevingut, a Barcelona com a molts altres llocs, un dels principals enemics per a la promoció d'aquest mitjà de transport. La inseguretat a l'hora de deixar la bicicleta al carrer és un dels principals inconvenients que presenta el seu ús; un fet que preocupa tant als actuals ciclistes com als no ciclistes però potencials usuaris de la bicicleta.

En aquest sentit, es tracta d'una problemàtica que afecta tant els particulars com les entitats d'usuaris, els establiments comercials i la pròpia Administració, en tant que resta efectivitat a qualsevol política de promoció de la bicicleta.





Diferents mètodes per lligar les bicicletes als aparcaments adequats i reservats per les bicicletes o al mobiliari urbà.

No existeixen dades absolutes sobre l'ús que es fa de la Bicicleta a Barcelona ni sobre la incidència dels robatoris, per la qual cosa ens hem de basar en l'aproximació i extrapolació que ofereixen les enquestes.

Segons les dades de l'Enquesta de Mobilitat i Trànsit de 2001 ("Bicicleta i Ciutat" número 9), a Barcelona hi ha actualment un parc de bicicletes d'unes 210.000 unitats, un 15% de les quals circulen habitualment per la ciutat en dies feiners (unes 30.000). Un 61% s'utilitzen especialment en dies festius i vacances, mentre un 24% de les bicicletes no s'utilitzen mai.

D'acord amb el mateix estudi, l'any 1999 un 3,54% dels usuaris de la bicicleta ha estat víctima de robatori de la bicicleta (5.155 casos) o d'accessoris d'aquesta (3.969 casos).

Des de 1999, la situació ha empitjorat molt, com demostra una enquesta realitzada per les entitats Amics de la Bici i Bicicleta Club de Catalunya entre usuaris i usuàries habituals durant la Setmana de la Bicicleta, al maig de 2002.

Així, d'un total de 188 persones víctimes de robatori de la seva bicicleta i que, no obstant, continuen anant amb bicicleta, gairebé un terç la va perdre més d'una vegada.

A la pregunta sobre el moment de l'últim robatori, el 18,6% el situa abans del maig de 1999. Un 42,0% dels casos són del període entre maig de 1999 i maig de 2001, i un nombre semblant, el 38,3% dels casos, corresponen a l'últim any (maig de 2001 fins a maig de 2002). Per tant, en un any s'ha gairebé duplicat el nombre de robatoris de bicicletes.

El 41% de les persones afectades han fet la corresponent denúncia a les dependències de la policia, però només un 0,6% ha recuperat el seu vehicle gràcies a l'actuació policíaca. En un 93,8% dels casos no s'ha recuperat la bicicleta.

Quant al lloc i el moment del robatori, destaca que el 67,5% de les bicicletes han estat robades a la llum del dia, la majoria

durant els dies feiners. Un 62,2% dels robatoris han estat comesos a la via pública.

La Policia Nacional no disposa de dades sobre el nombre de denúncies presentades per robatori de bicicletes.



Estat d'una bicicleta encara lligada al carrer de Provença.



Estat d'una bicicleta al carrer de Ribes.

Davant d'aquesta situació de partida, les entitats d'usuaris i usuàries de la bicicleta de Barcelona han reclamat durant anys un sistema de protecció similar als que funcionen en altres països, però adaptat a les circumstàncies particulars de la nostra ciutat.

Les nombroses iniciatives d'altres països implementen un ampli ventall de mesures per a pal·liar el problema. Aquestes van des de senzilles recomanacions per a personalitzar la bicicleta fins a

programes integrals de protecció i recuperació. No obstant això, tenen limitacions específiques que vénen condicionades pels seus promotors, i, per tant, no s'adapten a la ciutat de Barcelona.

4.5.2 Actuació

El Programa de protecció de bicicletes contra robatoris que les entitats Amics de la Bici i Bicicleta Club de Catalunya van proposar a l'Ajuntament de Barcelona en el marc de la Comissió Cívica de la Bicicleta parteix d'una situació de partida habitual a moltes ciutats: La facilitat amb què es roben les bicicletes i la pràctica impossibilitat de que aquestes tornin al seu propietari no incentiven un major ús d'aquest vehicle i creen un ambient d'inseguretat ciutadana, la qual cosa preocupa tant les entitats ciclistes com l'Ajuntament i la resta de ciutadans.

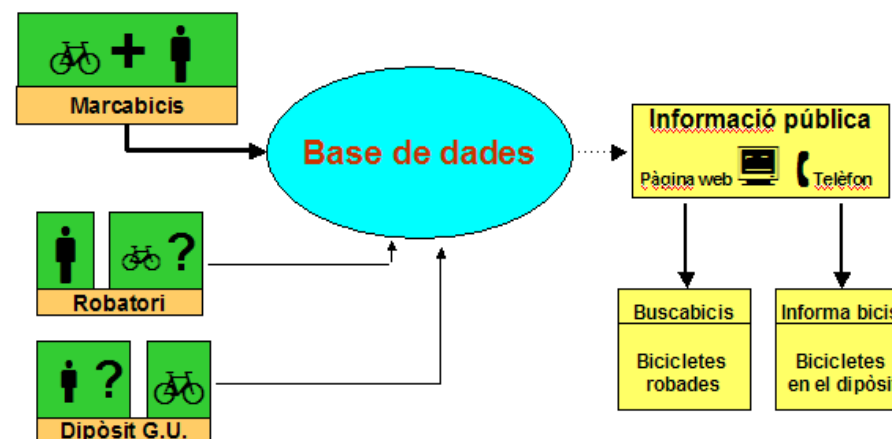
La Oficina de la Bicicleta elaborarà el Pla de Protecció de bicicletes contra robatoris i l'haurà d'aprovar el Ple Municipal.

A més es necessitarà la col·laboració de la Guardia Urbana en combinació amb la Oficina de la Bicicleta.

Aquest programa es basa essencialment en la creació d'un conjunt de serveis municipals interrelacionats, consistent en el marcatge i enregistrament voluntari de les bicicletes que circulin a Barcelona i el seguiment dels robatoris que es puguin produir, així com tasques de suport al retorn de bicicletes recuperades.

Consisteix en tres eixos d'actuació: els serveis Marcabicis, Buscabicis i Informabicis, i inclou també la informació i conscienciació de la ciutadania.

La Oficina de la Bicicleta elaborarà el Pla de Protecció de bicicletes contra robatoris i l'haurà d'aprovar el Ple Municipal.



Font: Amics de la Bici

L'essència del servei "Marcabicis" és la prevenció del robatori de bicicletes mitjançant un marcatge dissuasiu d'aquestes i l'entrada de les seves característiques en una base de dades municipal d'inscripció voluntària. Paral·lelament, busca la conscienciació del comerç i de la ciutadania sobre les dades necessàries perquè una factura sigui prova suficient de la propietat (en cas de robatori o compra-venda).

Per participar en el programa, les bicicletes es retolaran amb un número de registre en un lloc visible. Aquest número identificarà la ciutat de Barcelona com a lloc d'origen de la bicicleta, en cas que aquesta fos robada i es recuperés en una altra ciutat. També s'introduiran en una base de dades totes les característiques de la bicicleta, amb la finalitat de poder identificar-la inequívocament en cas de robatori. Opcionalment, es contempla la possibilitat d'aplicar marcatges complementaris, per exemple, gravats del quadre o microxips. Un adhesiu vistós completarà el marcatge.

A les següents imatges es poden veure els 5 simples passos de un tipus possible del marcatge de bicicletes:



Pas número 1



Pas número 2



Pas número 3



Pas número 4



Pas número 5 .

El servei "Buscabicis" té com a finalitat la publicació i difusió de la descripció de les bicicletes robades, per recuperar-les i dificultar-ne la revenda.

En cas de robatori d'una bicicleta, tant si ja estava inscrita en el programa com si no, les dades del vehicle es publicaran immediatament a la pàgina web corresponent, per a dificultar la revenda - fins i tot si la bicicleta ha estat manipulada - i facilitar la recuperació de la bicicleta. Aquest servei es recolzarà fortament en la col·laboració ciutadana.

El servei "Informabicis" consisteix en el registre sistemàtic i parcialment públic de les bicicletes recuperades i emmagatzemades al dipòsit municipal de vehicles, per augmentar-ne les possibilitats de retorn.

Es faran públiques les dades principals de les bicicletes recuperades i en poder de l'Ajuntament que no poden ser retornades perquè no es coneixen els seus propietaris. Igualment, s'atendran les reclamacions de propietat que es produeixin. Aquest servei tindrà la vocació d'agilitar el retorn de les bicicletes emmagatzemades en els dipòsits municipals.

La base de dades i les pàgines web seran gestionades per dues persones des de la Oficina de la Bicicleta i informàticament amb la Guardia Urbana.

Respecte d'aquest tema, l'Oficina de la Bicicleta tindrà la funció de donar suport logístic tant en la prevenció com en la denúncia

de robatoris de bicicletes, i serà una eina que faciliti la restitució de les bicicletes robades als seus propietaris. Per a la consecució d'aquests objectius comptarà, lògicament, amb la col·laboració de la Guàrdia Urbana.

Les campanyes de marcatge i enregistrament es faran en col·laboració amb entitats cíviques i comercials.

Paral·lelament, es realitzaran campanyes de conscienciació de la ciutadania sobre les mesures que poden prevenir el robatori de bicicletes i facilitar que una bicicleta robada torni al seu propietari, i es buscarà la col·laboració activa dels establiments comercials, de les entitats cíviques i dels cossos policials en aquesta tasca.

El disseny del programa també permet la seva ampliació a un entorn geogràfic més gran palatinament De fet, l'entramat de l'àrea metropolitana de Barcelona ja suggereix aquesta ampliació.

4.5.3 **Bibliografia annexa**

- *Programa de protecció de bicicletes contra robatoris. Síntesi.* Amics de la Bici & Bicicleta Club de Catalunya, Barcelona, 2002.
- *The cycling student in Gent.* Dienst Mobiliteit, Gent.

- *Recovered cycles.*
<http://www.cambs.police.uk/camops/recovered/cycles/>
- *How to keep your bicycle.* Parkside Police Station, Cambridge.

4.6 DIFUSIÓ

ACTUACIÓ	DIFUSIÓ
Data Realització	A partir de 2006-2007
Col·lectiu destinatari	Oficina de la bicicleta
Objectius	Promoure i donar publicitat a la política i les actuacions dirigides a incentivar l'ús de la bicicleta.
Actuacions:	Identificar, fer inventari i contractar regularment amb els diferents mitjans de difusió.

Avui en dia, la presència mediàtica s'ha tornat imprescindible per al bon decurs d'un projecte que pretén implicar la ciutadania, tant si es tracta de repartir millor les tasques domèstiques com per fer la recollida selectiva de la brossa, per posar només un parell d'exemples. Per contra, en dificulta l'acceptació l'absència dels mitjans, la presència insuficient o en condicions d'inferioritat respecte a interessos oposats.

Un bon exemple d'això és la legislació de trànsit estatal recent pel que fa a la consideració de les bicicletes. Originalment partia d'un plantejament restrictiu. Quan la premsa va començar a reflectir i fer-se ressò de les reivindicacions de les entitats d'usuaris, entre elles la barcelonina Amics de la Bici, va iniciar-se un procés de debat públic, tant en els mitjans de comunicació generals com en la premsa especialitzada en ciclisme.

Amb aquest debat, que es va estendre també a l'àmbit del ciclisme esportiu amb una implicació important dels ciclistes professionals i antics professionals com Pedro Delgado, es va anar obrint pas a una major conscienciació dels conductors d'automòbils i també dels polítics, i finalment va desembocar en una legislació més d'acord amb les necessitats de protecció legal i de seguretat viària dels ciclistes.

De qualsevol manera, la difusió se inicia amb una forta, dedicada i continuada participació de tots els estaments municipals, començant per l'alcalde.

4.6.1 Justificació

La millor política en favor de la bicicleta no pot assolir el màxim d'eficàcia si no se'n fa una difusió oportuna en els mitjans de comunicació i entre la ciutadania. És important que la bicicleta i el seu ús habitual per als desplaçaments quotidians i de lleure hi estiguin presents d'una manera sistemàtica; tant en els mitjans d'àmbit local com autonòmic, estatal i internacional, i que el missatge pugui arribar per diversos canals, com són els diaris i la televisió, però també les revistes de tota mena, no només les que tenen la bicicleta com a enfocament central sinó també les d'ecologisme, de turisme, d'urbanisme, de salut, etcètera. Aquesta presència requereix una aparició pública continuada e l'Ajuntament.

Tot això sense oblidar-se dels canals electrònics: l'atenció a l'actualització del web propi de l'Ajuntament i la transmissió de la informació actual a altres webs, fòrums, llistes, etcètera.

4.6.2 Actuació

La tasca d'identificar, inventariar i contactar regularment aquests mitjans hauria de ser un dels pilars del treball de l'Oficina de la Bicicleta, per promoure i publicitar la política i les actuacions dirigides a incentivar l'ús de la bicicleta a Barcelona.

En allò, hauria d'atendre, d'una manera prioritària, tant les publicacions de l'Ajuntament mateix (internes i externes) com les de les associacions locals i la premsa distribuïda a Barcelona.

La segona anella de difusió seria l'àmbit de publicacions d'organismes i entitats en les quals participa Barcelona, com per exemple, les diverses associacions de ciutats o els consorcis.

La tercera, les publicacions que tractin els temes en els quals incideix la promoció de la bicicleta a Barcelona: educació, salut, gestió del trànsit, urbanisme, mobilitat, etc. Per a la compilació dels mitjans sectorials, l'Oficina de la Bicicleta comptarà amb la col·laboració de les Àrees municipals respectives.

Donat que aquesta activitat s'insereix dintre de les tasques habituals i el funcionament normal de l'Oficina de la Bicicleta, el pressupost necessari es redueix a la subscripció d'aquelles publicacions que es considerin especialment rellevants per a la tasca encomanada a l'Oficina de la Bicicleta.

4.7 ESTUDI SOBRE LA REPERCUSSIÓ ECONÒMICA DE LA PROMOCIÓ DE L'ÚS DE LA BICICLETA

ACTUACIÓ	ESTUDI SOBRE LA REPERCUSSIÓ ECONÒMICA DE LA PROMOCIÓ DE L'ÚS DE LA BICICLETA
Data Realització	2006
Col·lectiu destinatari	Oficina de la bicicleta. Ajuntament de Barcelona
Objectius	Estudiar els costos i beneficis i la seva relació en la promoció del ús de la bicicleta a Barcelona.
Actuacions:	Encarregar la realització d'un estudi econòmic independent sobre els costos i beneficis de promoure l'ús quotidià de la bicicleta a Barcelona i a la seva àrea metropolitana.

En la nostra societat, sovint es manté el concepte que el sector de l'automòbil és dels que més mou l'economia, i que qualsevol reducció de les prerrogatives de les quals gaudeix podria suposar poc menys que atemptar contra els fonaments del benestar.

Tot i això, en els últims anys augmenten les veus crítiques amb el model actual de distribució dels costos i beneficis del transport. La Unió Europea i també l'OCDE exigeixen un canvi de política als seus membres, per tenir en compte també els costos externs del sistema de transport i perquè aquests s'incloguin en les tarifes.

En aquest mateix context, i també per augmentar la sostenibilitat del transport, els organismes internacionals esmentats demanen una promoció convincent de l'ús de la bicicleta per als desplaçaments urbans.

4.7.1 Justificació

Quan parlem de promoure l'ús de la bicicleta, apareixen sovint unes limitacions pressupostàries que no permeten una utilització eficaç de les eines disponibles, com són la publicitat, la creació d'infraestructures adequades o les campanyes de promoció. Sembla ser que la bicicleta, de tan econòmica i eficient com és, tampoc no hauria de necessitar recursos públics per a

generalitzar-se entre la població, i que els escassos fons municipals s'han de destinar a altres temes més prioritaris.

Estudis econòmics realitzats a Alemanya i altres països demostren que hi ha una diferència considerable entre les prioritats polítiques i la realitat de les despeses. Així, el cotxe privat és el mitjà de transport més car, però moltes de les despeses que comporta són assumides pels usuaris, per l'Administració autonòmica o estatal, o queden fora del càlcul com a costos externs, per la qual cosa els ajuntaments no perceben plenament els efectes d'una política de transport basada en el cotxe. Una anàlisi del "transport al menor cost possible" (Least Cost Transportation Planning Analysis) mostra les diferències de costos per a totes les parts implicades: usuaris, ajuntaments, administració regional i/o estatal, i els costos externs. El transport amb bicicleta costa una cinquena part del que costa fer-lo amb cotxe i menys d'un terç del transport públic.

Altres estudis arriben a la conclusió que el potencial econòmic de la bicicleta és sobretot l'estalvi de recursos a tots els nivells, més que el volum de negoci, on no es pot comparar ni de lluny amb l'automòbil.

Promoure l'ús de la bicicleta per a reduir la congestió i la contaminació a les ciutats, però també per a augmentar la salut i el benestar dels habitants, aconseguir un ús més eficient del sòl, etc., és una política eficaç en termes de cost-benefici. Com

menys hi ha de fet per a la bicicleta i el seu ús, millor és la ràtio de cost-benefici de les inversions, però fins i tot a una ciutat com Amsterdam i la seva àrea metropolitana, paradigmàtica com a ciutat de la bicicleta, per augmentar del 27% al 29% la proporció de la bicicleta en el total dels desplaçaments, aquesta ràtio se situa en un 1:1,5.

Els exemples d'altres llocs, que demostrin la bondat de la promoció de l'ús de la bicicleta també des del punt de vista econòmic, es podrien descartar amb l'argument de que no reflecteixen la realitat de Barcelona. Per això, poder disposar de xifres concretes i referides al nostre entorn immediat ajudarà a convèncer aquells sectors dintre i fora de l'Ajuntament de Barcelona que encara no veuen que la promoció de la bicicleta i la limitació del trànsit a motor és beneficiosa per a la ciutat.

4.7.2 Actuació

L'ajuntament de Barcelona, a través de l'Oficina de la Bicicleta, haurà d'encarregar un estudi econòmic independent sobre els costos i beneficis de promoure l'ús quotidià de la bicicleta a Barcelona i a la seva àrea metropolitana (desplaçaments d'entrada i sortida; intermodalitat).

Aquest estudi haurà de basar-se en l'experiència internacional acumulada en la matèria, i plantejar diversos escenaris i

enfocaments: models de mobilitat amb augment o estancament de l'ús de la bicicleta, economia domèstica, municipal i supramunicipal, etc.

Tindrà en compte en l'anàlisi tots i cadascun dels aspectes de l'ús de la bicicleta a la ciutat, com són el trànsit, les infraestructures, l'ús del sòl, l'eficàcia energètica, la contaminació, la seguretat, la salut, la qualitat de vida, els costos per a l'individu i per a la comunitat (municipal i supramunicipal), els costos externs, i l'estalvi de recursos en comparació amb altres mitjans per aconseguir el mateix efecte.

Aquestes dades i resultats s'hauran de fer públiques oportunament.

4.7.3 Bibliografia annexa

- OCDE (éditeur): *Directives pour des transports durables pour l'environnement*. European Cyclists' Federation, Bicycle Research Report N° 146, Bruxelles, 2003.
- *Support of bicycling by Least Cost Transportation Planning*. T. Bracher, Velo-city conference 1997, Barcelona.
- *The Economic Significance of Cycling. A survey to illustrate the costs and benefits of cycling policy world-wide*. J. Buis, Velo Mondial conference 2000, Amsterdam.

- *MACAW – A UK Aid to Calculating the Economic Benefits of more Walking and Cycling.* H. Boyd, S. Flavin & M. Hillman, Velo-city conference 2001, Edinburgh and Glasgow.

4.8 LA BICICLETA A L'INSTITUT D'EDUCACIÓ SECUNDÀRIA

ACTUACIÓ	LA BICICLETA A L'INSTITUT D'EDUCACIÓ SECUNDÀRIA
Data Realització	2006-2010
Col·lectiu destinatari	Instituts d'Educació secundària.
Objectius	Facilitar els desplaçaments als IES
Actuacions:	Aparcament de bicicletes. Establiment d'àrees de circulació. Suports de promoció i difusió.
Necessitats	Aparcament per a aquestes unitats en origen i destins. Suports de senyalització i promoció.

Programa d'educació per a una nova mobilitat .
La bicicleta als instituts d'educació secundària

La saludable costum d'anar amb bicicleta s'adquireix més fàcilment quan la persona és jove i té més facilitat d'aprendre i assimilar situacions noves, i encara no té afermats alguns hàbits menys saludables (desplaçar-se majoritàriament en cotxe o moto). De fet, una part notable dels estudiants d'ESO aniria amb bicicleta, si trobés condicions més favorables quant a seguretat viària, aparcament i disponibilitat de bicicleta. Així ho demostren clarament les enquestes recents realitzades per l'Ajuntament de Barcelona i per l'entitat Amics de la Bici.

També dona suport a aquesta idea la tesina de Rafael Gómez Ortiz de la Escola Tècnica Superior d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Barcelona de la Universitat Politècnica de Catalunya, *Uso y Aplicaciones de facilidades para la bicicleta. El camino al instituto (2002)*.

De les conclusions extretes interessa saber: no hi ha cap alumne enquestat que realitzi diàriament el camí a l'institut en bicicleta, més d'un 15% han realitzat alguna vegada aquest desplaçament a l'institut en bicicleta; tot i això més del 45% és considera usuaris habituals; al voltant d'un 46% dels enquestats aniria en bicicleta si tingués un aparcament de bicicletes segur.

S'ha avaluat en més de 200.000 el nombre de bicicletes que hi ha a la Ciutat Comtal, però no hi ha gaire més de 30.000 persones les qui la fan servir en els seus desplaçaments

habituals. Són majoritàriament persones joves, però és també entre el jovent que hi ha el major potencial d'increment de l'ús d'aquest vehicle saludable i ecològic.

Tot i això, el potencial d'usuaris i usuàries està encara lluny de ser assolit. Immersors des de petits en la cultura de l'automòbil, anhelan tenir un ciclomotor, una moto, un cotxe, amb la q

Actualment, l'Ajuntament promou l'ús de la bicicleta entre els estudiants de secundària mitjançant algunes activitats lúdiques i esportives, com són el programa Mou-te en bici, el triatló escolar o la festa de la bicicleta. L'experiència mostra, però, que aquestes mesures no són suficients per a incentivar decididament l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport, com a recurs per a una mobilitat sostenible, però també com a eina per a aconseguir un major nivell de benestar i salut. Donades les circumstàncies actuals pel que fa als trànsit i a la mobilitat a Barcelona, cal una actuació sistemàtica i coordinada per impulsar l'ús de la bicicleta des de jove.

En aquest sentit, s'ha de desenvolupar un programa que proporcioni tant els recursos educatius com les infraestructures i altres condicions necessàries perquè els i les joves puguin desplaçar-se amb seguretat i comoditat, i aparcar amb garantia a l'institut. Aquest programa ha de comptar amb la implicació activa no només de l'Ajuntament, sinó també de les escoles, del professorat, dels pares i mares i, lògicament, del jovent.

Aquesta mena de programes, desenvolupats especialment per a les escoles primàries, ja existeixen en altres països del nostre entorn, com França, el Regne Unit, Alemanya, Àustria, Dinamarca, Bèlgica o Suïssa. També s'han iniciat a Barcelona amb el nom de "Camí Escolar" i "Camí Amic", però limitant-se a promoure els desplaçaments autònoms a peu de les criatures. L'actuació que proposem en aquest apartat té com a objectiu pal·liar la falta de promoció de la bicicleta per anar a l'escola. La gran majoria d'escolars arriben a peu. Es podria aconseguir un major ús de la bicicleta i passar desplaçaments a peu per en bicicleta, resultant això ser positiu.

4.8.1 Justificació

Anar a l'escola suposa més del quaranta per cent del que es mou un infant al llarg d'un any - el major component de l'activitat física total. Els canvis actuals de vida però, estan fent que els pares portin llurs fills o filles cada cop més en els seus propis cotxes, encara que representa un percentatge petit, però es produeix un increment del volum i perillositat del trànsit a les zones escolars. Així, a les escoles angleses d'educació primària, el costum d'anar caminant a escola ha caigut en els últims vint-i-cinc anys un 20%, apropant-se ara només a la meitat dels col·legials. Més de la meitat dels pares que porten els seus fills o filles a l'escola en cotxe, tornen després directament a casa.

Però hi ha moltes iniciatives europees per a incrementar l'anada sostenible a l'escola.

S'ha demostrat que els patrons d'activitat física s'estableixen en la infància. Els nens i nenes que estableixen pautes d'activitat com anar en bicicleta a l'escola tenen més predisposició per seguir realitzant esports i altres exercicis en vida adulta. A més, l'activitat física augmenta la densitat mineral òssia, que serà màxima en la primera etapa de l'edat adulta (15-25 anys) i que decau després progressivament. És en aquest sentit que s'ha d'entendre com la inactivitat física continuada en edats primerenques és probablement la causa principal del traumatisme ossi més freqüent en edats avançades: la fractura de maluc.

Per impulsar el canvi d'hàbits en favor de caminar i anar en bicicleta dins dels més petits, s'estan desenvolupant en força ciutats europees projectes com *Safe Routes to School* o *School Travel* al Regne Unit. Aquestes experiències ens proporcionen dades molt valuoses:

- Sembla que els infants que millor responen a l'activitat són aquells que tenen entre 10 i 11 anys, doncs tenen prou control sobre la bicicleta i ja raonen amb conceptes abstractes i complexos.
- No n'hi ha prou amb fer aprendre les normes de circulació: tot i que la seva coneixença es superi mitjançant un examen, difícilment les aplicaran si no s'adonen dels

conceptes adquirits quan es trobin al carrer i de poc els servirà si no comprenen i intueixen les maniobres que faran els altres usuaris de la via. Tampoc serveix si l'Ajuntament no millora físicament el camí a l'escola.

- Els centres escolars o les persones assignades com a monitors de seguretat haurien d'identificar els perills potencials que pot tenir cada nen o nena en el trajecte entre casa i l'escola i actuar allixonant-lo/la sobre cada cas concret, a més de donar a conèixer aquests punts negres a l'administració municipal perquè faci les vies més segures.
- És molt important que els pares acceptin i s'impliquin activament en posar en pràctica els projectes.

En una experiència pilot duta a terme a Barcelona en 2002 per l'entitat Amics de la Bici, també va quedar patent que fa falta un lloc on deixar la bicicleta amb seguretat durant les hores de classe, i que la component social hi juga un paper important: els i les joves anirien més amb bicicleta si l'amic o l'amiga també hi anaren.

A Barcelona, les escoles sovint tenen un radi d'afluència que permet desplaçar-se amb comoditat tant a peu com en bicicleta. Per tant, aquest programa s'ha d'entendre també com un incentiu per acostumar-se a tenir en compte la bicicleta en els desplaçaments diaris, que probablement es faran més llargs quan es tracti d'anar a la universitat o d'arribar al lloc de treball alguns anys més tard.

El programa que es proposa aquí s'adreça específicament al jovent que estudia en els centres d'educació secundària.

Un dels motius és la conscienciació de les famílies pel que fa a la utilitat i conveniència de la bicicleta en els trajectes urbans quotidians: per anar a estudiar i, més tard, a treballar. La bicicleta no és perillosa ni és un problema per al trànsit. Tot al contrari, és un vehicle de molt baix risc i alleugera la càrrega de trànsit motoritzat que pateixen les nostres ciutats. És còmoda, ràpida, eficaç, ecològica i saludable.

El segon motiu s'ha de buscar en l'antecedent dels projectes de "Camí Escolar" que tan bona acollida han trobat des del seu inici a Barcelona l'any 1998, i que pretenen tornar a les criatures l'autonomia que els correspon i que la voràgine del cotxe els ha arrabassat, en resum: permetre que puguin anar sols i soles a l'escola, en un entorn viari més segur i més adequat per a les seves necessitats. Per estendre aquesta iniciativa a la següent etapa educativa, els instituts d'educació secundària, no fóra suficient pensar només en els recorreguts a peu, perquè aquests ja no suposen cap problema en la majoria dels casos. Aquí, el que cal és pensar en la mobilitat rodada i independent d'aquella part de l'alumnat que ha de superar trajectes més llargs, sigui per assistir a classe o sigui per anar a la biblioteca o a altres llocs, tot donant prioritat a un vehicle a l'abast de gairebé tothom, que no fa soroll ni fums i, a més, proporciona un exercici saludable per compensar les moltes hores de sedentarisme estudiantil.

Tot i que els programes de fer el camí escolar a peu o en bicicleta estan dissenyats essencialment per a les escoles d'educació primària, creiem que la complexitat del trànsit a Barcelona, junt amb la manca d'una xarxa suficient de vies segures per a ciclistes (carrils bici, carrers pacificats, zones de 30 km/h, etc.) fa necessari estendre el programa a l'etapa d'educació secundària.

Això no vol dir que no s'hagi de promoure també l'accés amb bicicleta a les escoles primàries, però en aquest cas podria ser més recomanable que els nens i nenes facin servir les voreres i no es barregin amb el trànsit rodat en les condicions actuals, excepte si van acompanyats d'una persona adulta.

Un altre aspecte important que motiva aquest programa són els problemes que generen els ciclomotors i motocicletes a Barcelona (alguns amb soroll, fums i ocupació de voreres), i la preocupant accidentalitat dels joves conductors d'aquests vehicles. Des del punt de vista educatiu, també es considera un error atorgar la llicència de ciclomotor abans dels 16 anys.

Per contra, fomentar específicament l'ús de la bicicleta en la franja d'edat que correspon a l'educació secundària - tant l'obligatòria com la post-obligatòria - té importants avantatges. Als 12 anys, el domini de la bicicleta ja no acostuma a ser un problema, com ha demostrat una enquesta recent. A diferència del ciclomotor i de la moto, la velocitat de la bicicleta depèn normalment de la intensitat de l'esforç físic, la qual cosa redueix

substancialment els riscos de sinistres per velocitat inadequada del propi conductor. L'entrada a una nova etapa educativa és també una oportunitat per assajar noves pautes de mobilitat que determinaran la qualitat de vida tant a nivell individual com col·lectiu. La bicicleta satisfà les necessitats d'exercici físic i alhora de l'ampliació gradual del radi d'actuació del jovent. Durant els quatre o sis anys de l'educació secundària, etapa per la qual passa el 100% del jovent, i amb l'oportú acompanyament pedagògic i suport logístic (rutes segures i aparcaments protegits), es pot anar consolidant en tota la població l'hàbit de fer servir la bicicleta amb normalitat en els desplaçaments quotidians.

La Oficina de la Bicicleta te aquí un paper important.

El programa que proposem està en consonància amb un document que es va presentar, el maig de 2000, al Grup de Treball de Promoció en el si de la Comissió Cívica de la Bicicleta de Barcelona, sobre la necessitat de promoure l'ús de la bicicleta entre el jovent pels seus múltiples beneficis per a la salut. Igualment, dóna continuïtat a una actuació municipal de promoció de l'ús de la bicicleta entre els estudiants de secundària, consistent en instal·lar aparcaments per a bicicletes en el recinte d'alguns instituts d'ESO. Recull també la filosofia dels Camins Escolars (o Rutes Segures a l'Escola, com en diuen en altres països), tot promovent els desplaçaments amb bicicleta entre els estudiants d'ESO en condicions de seguretat i confort.

4.8.2 Objectius

- Sensibilitzar la comunitat escolar (direcció, professorat, pares i mares, alumnat) sobre els múltiples beneficis per la salut i el medi ambient que ofereixen els desplaçaments quotidians amb bicicleta per al jovent.
- Incorporar la promoció de l'ús de la bicicleta en el treball curricular habitual.
- Promoure la participació del jovent en el model de mobilitat del futur.
- Elaborar per a l'Oficina de la Bicicleta, les bases que permetin el desplaçament còmode i segur amb bicicleta en els recorreguts habituals de l'alumnat de secundària.
- Definir i difondre les rutes més recomanables per fer-les amb bicicleta a l'entorn del centre.
- Impulsar reunions entre la comunitat escolar i l'Ajuntament per eliminar els punts negres detectats en els recorreguts dels estudiants. Actuacions perquè es construeixin aparcaments segurs per a bicicletes dins del recinte escolar.
- Aconseguir que els actuals desplaçaments per acudir als instituts d'ESO amb cotxe, motocicleta o ciclomotor quedin

substituïts per desplaçaments amb bicicleta, a peu o amb transport públic.

- Servir d'exemple per estendre progressivament aquesta experiència a tots els instituts d'ESO de Catalunya.

4.8.3 Actuació

El programa consisteix essencialment en un intens treball de l'Oficina de la Bicicleta amb tota la comunitat escolar dels centres participants - professorat, direcció, pares i mares i alumnat - per a identificar i establir les condicions necessàries perquè els i les joves puguin fer el seu recorregut a l'institut o a qualsevol altre lloc amb bicicleta. En l'entorn de cada centre s'identificaran i es plasmaran en un mapa una sèrie de rutes més segures per fer-les amb bicicleta. Igualment, les famílies rebran informació sobre els beneficis d'anar amb bicicleta i sobre seguretat viària. Al final de l'activitat, l'alumnat és convidat de provar per sí mateix aquestes i altres rutes, acudint a classe amb la seva pròpia bicicleta.

En els desplaçaments de l'alumnat des de casa seva fins a l'institut, cal que evitin els carrers amb molt de trànsit i les cruïlles perilloses. Si no hi ha una altra alternativa per on passar amb prou seguretat, sovint circulen per la vorera. Aquests i altres problemes de seguretat es detectaran i es tractaran en el

transcurs del programa i l'oficina acordaran millores amb els departaments municipals.

Aquest programa té la intenció de fer arribar la proposta d'utilitzar la bicicleta pels desplaçaments quotidians a l'alumnat d'educació secundària, així com també a les seves famílies i als instituts d'educació com a multiplicadors. Els destinataris són, per tant, tota la comunitat escolar dels instituts d'educació secundària, amb especial èmfasi en l'alumnat del 1r cicle d'ESO.

El programa té diverses fases, que són condicionades pel calendari escolar i per l'adaptació a les activitats dels instituts d'educació secundària. S'enfocarà especialment a l'alumnat del primer cicle d'ESO, sense, però, deixar de donar suport i proporcionar incentius a l'ús de la bicicleta durant el segon cicle i el batxillerat.

Primera fase:

Maig i juny: Contactes preliminars coordinats per l'Oficina de la Bicicleta, entre els instituts d'ESO i les àrees municipals implicades en les qüestions d'educació, via pública, urbanisme, sostenibilitat, salut etc., per determinar les condicions específiques dels instituts, dissenyar la campanya anual i establir el calendari de treball.

Segona fase:

Setembre a desembre (primer trimestre): Organització del programa. Elaboració del material informatiu i de suport: fulletó

explicatiu, dossiers, fitxes, base cartogràfica. Inici del treball curricular sobre el tema en els instituts: sessions informatives per al professorat, reunions, preparació de xerrades, tallers i grups de treball. És essencial la implicació de tota la comunitat escolar en l'acollida de l'activitat, similar als projectes de Camí Escolar que ja s'han fet o estan en curs en alguns centres educatius de primària.

Tercera fase:

Gener a març (segon trimestre): Treball curricular en els centres: Tallers i xerrades sobre la temàtica de la bicicleta, la mobilitat sostenible, la seguretat viària i la salut. Realització del treball de camp: Definició de les rutes segures per desplaçar-se amb bicicleta habitualment: trajectes casa-institut i tornada, així com altres d'especial rellevància per a l'alumnat de cada centre; preparació dels mapes de rutes segures. Reunions amb l'Ajuntament per resoldre els punts més conflictius dels trajectes i crear les places d'aparcament protegit necessàries, preferiblement dins el recinte escolar.

Quarta fase:

Abril i maig (tercer trimestre): Unificació de dades i elaboració definitiva dels mapes territorials. de promoció de l'ús de la bicicleta entre l'alumnat i el professorat, amb activitats diverses organitzades internament (concurs de cartells, enquestes, passejades amb bicicleta, etc. L'acte final d'aquesta campanya, amb incentius especials per al desplaçament a l'institut amb bicicleta, es farà coincidir amb la Setmana de la Bicicleta.

Recompte dels participants i recollida d'altres dades estadístiques.

Cinquena fase:

Juny: Valoració del programa amb els centres participants i processament de dades. Avaluació dels resultats en treball conjunt entre l'Oficina de la Bicicleta i l'Àrea d'Ensenyament.



4.8.4 Bibliografia annexa

- *What is Safe Routes to Schools?* Sustrans, Bristol, http://www.saferoutestoschools.org.uk/html/what_srs.htm.
- *Guide du ramassage scolaire à vélo.* ProVelo, Bruxelles, 2000.
- *Inventons de nouveaux chemins vers l'école! Plans de déplacement vers l'école et écomobilité scolaire.* Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie & La Prévention Routière, France, 2002

4.9 BICICAMPUS

ACTUACIÓ	BICICAMPUS
Data Realització	2006-2010
Col·lectiu destinatari	Comunitat universitària.
Objectius	Facilitar els desplaçaments cap als Campus Universitaris per mitjà de bicicletes gratuïtes
Actuacions:	Aparcament de bicicletes gratuïtes o de baix cost (integral) Equip operatiu de manteniment i recollida. Suports de promoció i difusió.
Necessitats	Parc d'unes 300 bicicletes específiques. Establiment d'una oficina i taller com a aparcament central. Unitat Operativa de manteniment amb formació específica i vehicle de suport. Unitats d'automatisme de préstec per mitjà dels carnets universitaris. Aparcament per a dites unitats en origen i destins. Suports de senyalització i promoció. Carta-contracte de les condicions d'ús i préstec.
Tipus de gestió	Conveni entre l'Ajuntament de Barcelona, la Generalitat i les Universitats, o assignació a una cooperativa que exploti els diversos serveis.

Dins del nostre territori coneixem de primera mà les experiències dels Campus Universitaris de Saragossa, Alacant i Castelló, que han sigut apostes importants, encara que no tan atrevides i integrals com la que aquí es planteja. Així mateix, als campus de la Universitat Politècnica de Barcelona (UPC) s'està preparant un sistema de préstec de bicicletes i a la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) es va proposar als anys 90.

Aquesta actuació podria ser considerada com de **fort caràcter demostratiu** i l'objectiu de la qual és el d'anar creant entre el jovent, en aquest cas el col·lectiu universitari, unes determinades pautes de conducta que permeten la promoció de mitjans de locomoció sostenible, evitant la excessiva motorització dels Campus.

D'altra banda s'incideix en una contraprestació als serveis públics de transport, que veu sensiblement millorada la seva oferta d'una forma complementària i ecològica, al mateix temps que s'aspira a una disminució de vehicles a l'entorn dels centres universitaris de Barcelona.

Ha de considerar-se també la mobilitat com un *factor econòmic* que sobrepassa amb molt les consideracions tradicionals del valor monetari dels *béns escassos*. I estem parlant de valors com el temps, l'espai, la qualitat ambiental i l'equitat distributiva que aquí no desenvoluparem, però que fóra interessant valorar i sobre els quals s'han desenvolupat unes metodologies d'estudi que diversos autors han exposat com a experiència pràctica.

Tenint en compte la població universitària i els indicadors de mobilitat de la ciutat de Barcelona, hi ha molts usuaris i usuàries potencials que poden donar cobertura al programa. Això ens porta a plantejar que no pot ser una actuació portada des de l'opció unilateral de l'Oficina de la Bicicleta o des de l'àmbit municipal, sinó que ha de ser producte d'un ampli conveni de col·laboració entre l'Ajuntament i les Universitats que han d'implicar-se en el projecte fins a les seves últimes conseqüències.

És necessari iniciar aquest conveni amb un estudi de mercat.

4.9.1 Directrius

Aquest tipus d'actuació requereix un detallat estudi de mobilitat universitària per a fer una aproximació als costos, estalvis i millores en la qualitat ambiental de la mobilitat universitària.

Igualment hauria de fitar-se l'àmbit curricular del col·lectiu a què ens dirigim: només universitaris, o també estudiants de Formació Professional, de Batxillerat, etc. Caldria anar a l'adopció d'un tipus de bicicleta específica per a tal ús i que reuneixi les següents característiques:

- Facilitat d'ús i de mecanismes de canvi.

- Efecte de dissuasió per mitjà de la dificultat de robatori o desguàs.
- Facilitat per a agafar i deixar en els aparcaments subterranis establerts.
- S'estudiaria adoptar un tipus de bicicleta específica tipus VELOCITY o COPENHAGUEN, o anar a un model de creació i disseny propi, per mitjà de la col·laboració amb els departaments tècnics d'enginyeria de la UPC, per mitjà d'un conveni d'investigació.

Tal dinàmica requereix buscar un mecanisme de préstec de la bicicleta que minimitzi els costos de personal encarregat d'aquest servei de recollida o lliurament de bicicletes. Hi ha diversos mecanismes en el mercat que van des de l'extrema senzillesa, a altres més complexos amb suport tecnològic.

Contra la temptació del robatori o de deixar la bicicleta en llocs no establerts, queden poques armes excepte les mesures de dissuasió ja exposades d'usar una bicicleta específica, poc dútil per a altres usos, molt cridanera en quant surti del seu àmbit geogràfic de rodatge perquè qualsevol reconegui que aquesta bicicleta està fora del seu àmbit i ús. Com a mesura preventiva podria utilitzar-se la col·locació d'algun sistema de seguiment tipus collar electrònic o semblant.

Es fa necessària la identificació de qui ha llogat la bici, per a conèixer les circumstàncies en cas de robatori.

Tal actuació també requereix una unitat de suport versàtil i operativa capaç de posar en marxa tots els mecanismes pertinents a l'ús d'aquest tipus de bicicletes, per la qual cosa no pot deixar-se esta acció als tallers de bicicletes, sinó que ha d'existir una unitat específica que pugui ocupar-se de l'arreglada i posada a punt del pàrquing.

Requereix a més establir un àmbit geogràfic de mobilitat d'aquestes bicicletes, que podria ser el municipi de Barcelona, o incloure també els altres campus de les Universitats.

Establiment de les condicions del préstec, (prestacions i contraprestacions d'ús) i per descomptat un conveni de col·laboració entre els ens patrocinadors i col·laboradors.

4.9.2 Actuació

Aquesta actuació és el que podríem considerar una forta aposta, no només política sinó també econòmica, ja que, per posar en marxa un projecte com aquest, cal tenir clara l'estratificació dels pàrquings, el model de bicicleta, i el complex sistema de fluxos i de préstecs.

Es requereix la presència d'una *Unitat Operativa* dins de l'Oficina de la Bicicleta, que sigui l'encarregada de les labors de manteniment, recollida i la resta de serveis requerits. Posar a

disposició del públic universitari una sèrie de bicicletes gratuïtes o de baix cost, els costos i models de gestió de les quals han d'estudiar-se en profunditat.

L'actuació vindria recolzada, a més, pels recorreguts establerts. Uns recorreguts molt concrets que anirien des de les estacions d'intermodalitat fins als centres universitaris. Requereix una ferma voluntat de tirar endavant una complexa aposta, que es constituïria com a un dels projecte insígnia del **Pla Estratègic** en qüestions de mobilitat.

4.9.3 Fórmula d'actuació

Posar en marxa aquest programa requereix una aposta decidida, oberta i molt estudiada, ja que en ell mateix reuneix aspectes complexos i delicats que han de ser tinguts en compte. La resolució que es prengui respecte d'això portarà evidentment a la remodelació d'alguns aspectes aquí ressenyats, com són les pautes d'actuació, coordinació, nivells de gestió i dependències orgàniques.

Una vegada aconseguida la Unitat Operativa encarregada de posar en funcionament l'aparcament de bicicletes al servei dels campus universitaris i acordats els convenis de col·laboració i patrocini per a la consecució d'un número important de bicicletes

(poden ser unes 300), haurien d'escometre's els següents passos:

- Disseny del model específic de la bicicleta i de la imatge gràfica del programa.
- Ubicació de les unitats de pàrquing en les estacions i els centres universitaris i a altres llocs seleccionats.

La Unitat Operativa hauria d'estar instal·lada en un lloc cèntric, on hi hagi espai també per a un aparcament. Es requereix una oficina d'atenció al públic i d'atenció telefònica per a les incidències, i un taller de magatzem i reparació amb els utensilis adequats.

4.9.4 Fòrmules de finançament i gestió

Cal basar-se de forma aproximativa en l'experiència que va tenir lloc en el Campus Universitari de Saragossa en 1996, on es van invertir 3 milions de pessetes aconseguint finalment la posada en funcionament de 425 bicicletes. El campus universitari de Saragossa va tenir uns 60.000 viatges amb bicicleta durant el curs.

El finançament d'aquest programa pot provenir dels recursos que la Unió Europea pugui derivar per al desenvolupament de programes de sostenibilitat. Seria una tasca més de la Oficina de

la Bicicleta: la cerca de ajuda pressupostària dins els Programes de la Unió Europea.

El disseny de la bicicleta específica, si s'escometés des dels departaments de disseny de la UPC, podria tenir una aportació de fons des de l'Agència Local de Promoció Econòmica i Ocupació.

Hauria d'haver-hi, d'altra banda, una provisió de fons procedents de l'Ajuntament de Barcelona i de les Universitats, així com de potencials aportacions de les empreses que es veurien beneficiades en la millora dels seus serveis: TMB, FGC, RENFE, etcètera.

La gestió del programa Bicicampus és una qüestió a debatre àmpliament ja que dependrà de la fórmula que es triï per a desenvolupar en la seva totalitat o parcialment el **Pla Estratègic** de la Bicicleta de Barcelona.

El finançament per part d'organismes europeus podria ser a través de projectes d'investigació, desenvolupament tecnològic i innovació (I+DTI).

Altres campanyes complementàries

Altres campanyes que caldrà tenir en compte en el desenvolupament i la promoció d'aquest projecte poden ser les següents:

- Posada a punt d'una pàgina web, sostinguda des de la pròpia Universitat on es doni tot tipus d'indicacions sobre el programa i el seu funcionament i es puguin recollir totes les circumstàncies que l'envolten. Així com els acords de contracte de préstec.
- Edició de vídeos de possibles rutes didàctiques, ambientals i lúdiques, així com les rutes o corredors que es poden establir.
- Campanyes de promoció de l'ús de la bicicleta entre els estudiants i el professorat universitari, que apostin per una intensiva utilització de les bicicletes del Bicicampus.
- Convenis de col·laboració amb altres campus per a formar l'anell d'Universitats que aposten per una mobilitat sostenible.
- Jornades i debats dins de l'àmbit universitari sobre temes de mobilitat sostenible, i les alternatives a plantejar dins d'aquest marc.
- Incentivació en el bitllet per a les persones que, utilitzant els serveis de transport públic i els serveis del Bicicampus o la seva pròpia bicicleta, puguin beneficiar-se de la reducció del preu del bo de transport públic.

4.9.5 **Bibliografia annexa**

- *Análisis económico, social y ambiental del transporte en la Universidad: BICICAMPUS, valoración de una experiencia práctica.* P. Arrojo Agudo & J. Fernández Comuñas, Velo-city conference 1997, Barcelona.
- *Projectes. Bicycles comunitàries de Terrassa.* SenseFums-BACC, <http://www.bacc.info/sensefums/projectes.htm>

4.10 AMB BICI A LA FEINA

CAMPANYA	AMB BICI A LA FEINA
Data Realització	2006-2010
Col·lectiu destinatari	Personal municipals i empreses.
Objectius	Promoció de la bicicleta com a opció per als trasllats laborals.
Actuacions:	Creació de campanyes de sensibilització i promoció per a l'ús de la bicicleta entre el personal de les empreses. Convenis de cooperació interempresarial i amb l'ens local.
Necessitats	Estudi de fluxos de mobilitat laboral. Campanya de promoció i sensibilització en les empreses i en l'Ajuntament. Campanya de promoció en els mitjans de comunicació i mitjançant fulletons.

Promoure l'ús de la bicicleta en els desplaçaments diaris o per motius de treball és econòmicament rendible, comercialment encertat i ecològicament raonable, a més d'ajudar a resoldre problemes relatius a la protecció del medi ambient, a la congestió del tràfic i a la salut pública.

Les iniciatives preses en aquest sentit en aquests últims anys per governs centrals, administracions regionals i locals i empreses privades de diversos països de la Unió Europea i de fora d'ella, han donat resultats positius. No només s'ha posat de manifest el gran potencial de l'ús de la bicicleta per als desplaçaments personals i el transport, sinó que també s'ha afavorit la indústria de la bicicleta i s'han reduït els costos empresarials associats als aparcaments per a cotxes.

L'empresa alemanya Ciba Geigy anima els seus empleats a desplaçar-se amb bicicleta, pel alt cost que suposen de les places reservades a l'aparcament. Per a escometre aquesta política, la societat va oferir una bicicleta nova a 400 empleats l'any 1989. Altres exemples de campanyes d'ús de la bicicleta en empreses i institucions es poden veure en l'annex.

En la majoria dels països europeus prop de la meitat dels trajectes realitzats amb cotxe són inferiors a 5 Km. És una distància ideal per a ser recorreguda amb bicicleta en uns 15 a 30 minuts, en funció de la infraestructura existent, de la topografia i de la forma física de el/la ciclista.

El potencial de substituir cotxes per bicicletes és considerable, en particular per als desplaçaments entre la llar i el treball. S'hauria de traçar un pla avançat de transport, que no incentivi especialment els viatges curts amb cotxe amb només un ocupant.

Com més s'utilitzi la bicicleta per als desplaçaments diaris, majors seran els beneficis per a l'economia, la qualitat de vida, la salut de la població i la cohesió amb el que s'està proposant en aquest Pla.

Els desplaçaments amb bicicleta al treball haurien de jugar un paper important en la gestió de la mobilitat. Els barris han de tornar-se més accessibles a les persones que utilitzen el vehicle a motor professionalment com són els serveis de reparació i manteniment, viatjants de comerç, taxis, furgonetes de repartiment, etcètera.

Per a això, cal anar a una reducció del nombre de vehicles a motor privats. Si s'arriba a un nombre òptim en la utilització de transport i lliurament, els cotxes restants i el transport públic sofreixen menys retards, amb la qual cosa es redueixen les pèrdues associades al temps perdut en els embussos.

La creació d'infraestructures adaptades a les persones que van amb bicicleta a la feina i la millora d'aquelles ja existents, costa només una fracció de les sumes necessàries per a construir i mantenir els aparcaments per a cotxes.

No cal buscar fórmules de solucionar l'aparcament dels cotxes del personal; fins i tot oferir bicicletes d'empresa, espai segur i funcional per a guardar bicicletes, dutxes i vestuaris per a ciclistes prop de la seva zona de treball, costa molt menys diners.

El personal d'una empresa són un públic captiu: és relativament fàcil d'exercir una influència sobre el mode de transport que escullen per als seus viatges de casa al treball, i si es treballa de forma creativa en aquesta incentivació, es pot crear un clima social favorable a acceptar la bicicleta com un mitjà de transport quotidià.

Si més gent es desplaça diàriament amb bicicleta en compte d'usar el cotxe privat, les sumes destinades a construir i mantenir carreteres i aparcaments poden ser retallades.

Estem parlant d'un estalvi que es calcula en 4.000 euros per a una plaça en règim d'aire lliure i que arriba als 16.000 euros en un aparcament subterrani, per la qual cosa l'esmentat estalvi podria molt bé distribuir-se a millorar la qualitat i la quantitat de la infraestructura de cohabitació de modes de mobilitat més sostenibles, creant-se així un cercle virtuós on s'estimularia l'ús de vianants i de la bicicleta.

Esta política farà que el mercat tingui una certa reactivació en tant que els fabricants, importadors, venedors i botigues de

reparació veuran aparèixer noves oportunitats de mercat i per tant emergiran nous serveis i es crearan llocs de treball.

4.10.1 Directrius

Aquesta campanya persegueix diversos objectius:

- Conscienciar-se i conscienciar la població i els empresaris que una plaça d'aparcament per a bicicletes costa uns 1.500 euros per m² i per a un automòbil 6.625 euros per m².
- Conscienciar les empreses que elles mateixes són víctimes de la congestió del trànsit, i per tant, una aposta d'aquest tipus allibera espai i descongessiona a mig i llarg termini.
- La promoció de l'ús de la bicicleta dins dels col·lectius que poden aportar un alt valor exemplificant i d'implantació social.
- Incentivar els col·lectius que estan implicats en les polítiques de mobilitat.
- Reduir els costos del manteniment de les infraestructures i optimitzar els recursos socials i sanitaris.
- Aconseguir amb la campanya un alt efecte demostratiu de la implicació de determinats col·lectius, com els funcionaris municipals, que puguin despertar accions de simpatia.
- Enfortir la imatge i coherència del Pla Estratègic de Barcelona amb accions de compromís municipal.

4.10.2 Actuació

Aquesta campanya està dirigida a les empreses que puguin adherir-se als convenis de promoció de la bicicleta de tal manera que el seu personal, o una part d'ell es pugui acollir a una sèrie de mesures d'ajuda i premis per realitzar amb bicicleta el seu desplaçament des del lloc del domicili fins al lloc de treball.

No es tracta que una persona canviï radicalment els seus hàbits de transport per a aconseguir un premi, sinó que s'ha de partir d'una sensibilització dels estalvis i de les millores que es donen a canvi.

L'Ajuntament, donada la seva potencialitat en recursos humans i estructurals i les seves possibilitats informàtiques (rellotges de control d'assistència, targetes de funcionari, etcètera.) tindria relativament fàcil el portar a terme el projecte, que hauria d'estendre's a altres empreses.

Evidentment, caldrà buscar els mecanismes per a compensar a les empreses que han de remodelar algunes parts de la seva organització i estructura per a donar cabuda a aquest nou model de mobilitat.

Sabem que hi ha certs condicionaments que incidiran en l'èxit o fracàs del projecte i per això necessitarem encara més mitjans per a atraure a una clientela que fins ara no ha considerat l'opció

de traslladar-se amb bicicleta. És necessari animar-la per mitjà d'una **Promoció Activa** basada en la labor informativa i en la millora de la imatge. Per tant, s'haurà de:

- Instal·lar estacionaments segurs i suficients per a les bicicletes.
- Posar a disposició unes dependències per canviar-se i deixar els utensilis clàssics dels ciclistes.
- Facilitar l'accés a determinats accessoris no sempre fàcils de trobar en el mercat: maletes per a bicicletes, alforges, penyores reflectores etcètera. (Amb això estarem facilitant l'obertura de nous jaciments de negoci per al comerç de la bicicleta).
- Prestar o llogar una bicicleta, o facilitar-ne la compra.
- Signar convenis amb els pàrquings subterranis per deixar-hi les bicicletes tant durant el treball com en les proximitats del domicili, per a estalviar molèsties als usuaris i usuàries ciclistes.
- Promoure, si això és necessari i a mode experimental, que els autobusos puguin portar un parell de bicicletes adossades.
- Anar habilitant de forma planificada i degudament organitzada les zones de "Park-and-Ride" per a la gent que ve de fora de Barcelona.
- Facilitar al personal la informació necessària sobre els serveis d'aparcament de bicicletes, la ubicació de les infraestructures ciclistes, les rutes més segures, etc.

Com es pot comprovar, amb una acció d'aquest tipus s'obre tot un mercat de noves ocupacions i accions que milloraran la qualitat de vida a la ciutat.

4.10.3 Formula d'actuació

Abans de posar en marxa aquest programa seria convenient tenir una idea aproximada dels fluxos i radis de mobilitat del personal (municipal) sobre el qual es desitja incidir, per a trobar els possibles punts problemàtics. Hi haurà persones que han de combinar el transport públic i la bicicleta donada la seva llunyania, per la qual cosa s'hauran de crear models de flexibilitat d'horari, o per qui tingui problemes de guardar amb seguretat la bicicleta a casa seva, etc. S'han de redactar bé les bases de la campanya i el contracte del compromís mutu.

S'hauran de tenir previst no només els mitjans d'adquisició de les bicicletes, però, a més, caldrà tenir en compte els serveis necessaris per a les avaries, ruptures o incidències.

El compromís per part d'*actius pioners* haurà de tenir la seva recompensa, ben ajudant a obtenir la bicicleta de forma més barata, o anar subministrant-los diversa indumentària, o accessoris en funció del grau de compromís.

Per les targetes electròniques del personal municipal es poden arbitrar mecanismes per a saber la incidència de l'ús, i incentivar-lo.

Seria important activar la campanya de forma gradual, optant per una política d'***un dia a la setmana***.

4.10.4 Fórmules de finançament i gestió

Les fórmules de finançament d'aquest programa són complexes, atès que dependrà molt si es tracta de l'Ajuntament de Barcelona, o sí estem parlant amb Pimes o grans empreses. Aquesta dimensió ens donarà en cada moment el paràmetre en què ens hem de moure en el camp del finançament.

Atès que el propi Ajuntament serà empresa col·laboradora, s'haurà d'elaborar una sèrie de convenis amb les agències d'assegurances, ja que incidirem en l'escala de l'estalvi, de l'accidentalitat i la millora de la imatge d'aquest tipus de companyies.

Per a l'adquisició de les bicicletes necessàries per a aquest projecte es poden establir contactes amb entitats bancàries o caixes d'estalvi.

Exemples de possibles incentius per a l'ús continuat de la bicicleta:

- Descomptes en la compra de material esportiu o ciclista o altres, dependrà de la capacitat dels convenis a establir.
- Préstecs a interès zero per a la compra de la bicicleta.
- Compres subvencionades en base a la utilització.
- Bo Verd que seria la targeta de crèdit i de fidelitat per a aquests descomptes.
- Guarda i custòdia de les bicicletes que participen en el programa i d'altres existents en el nucli familiar.
- Pagament en bons de transport (hi ha famílies que tenen els fills estudiant; bonificar l'actuació dels pares mitjançant bons de transport o entrades a esdeveniments culturals o esportius no solament alleuja l'economia familiar amb el "bescanvi" sinó que aconsegueix una labor pedagògica important de cara a les joves generacions).
- Hi ha empreses que van optar per sufragar el quilometratge del personal des del seu lloc de domicili fins al treball amb una mitjana de 0,11 euros/ quilòmetre.

Un altre col·lectiu a què es pot dedicar esta campanya és la gent dels plans d'ocupació municipals, escoles taller i altres projectes, ja que estem parlant d'un important nombre de persones que han de tenir una gran mobilitat i independència i per a les quals els recursos econòmics són importants.

L'estalvi en la fórmula del transport per mitjà de l'adquisició o lloguer a baix cost d'una bicicleta pot ser una important

transacció que generarà, a la llarga, una bona base de treball. A més de treballar en altres gradients, que normalment no es toquen, una altra opció és cooperar perquè els seus salaris d'inserció no es vegin reduïts per altres costos com és el transport.

Un altre col·lectiu important a introduir en el programa és el col·lectiu de joves estudiants. Cada vegada és més habitual que els patis o entorns dels centres educatius es vegin atestats de ciclomotors i de turismes; és una línia en què s'hauria d'invertir de tal manera que la bicicleta no sigui patrimoni dels estudiants marginats, rebels o "ecologistes" com els titlla la resta de companys, sinó una opció vàlida per a tothom.

4.10.5 Bibliografia annexa

- *En bicicleta al trabajo: beneficios claros para todos / as.* Federación de Ciclistas Europeos / as, Bruxelles, 1997
- *Promoting Cycling within Employer Green Commuter Plans.* J. Cleary, Velo Mondial conference 2000, Amsterdam.
- *The Danish Bike to Work Campaign 1999. An Efficient Combination of Lottery and Cycling.* T. Krag, Velo Mondial conference 2000, Amsterdam.
- *Cycling as an alternative means of commuting. Evaluation of a "cycle-to-your-work" campaign in the Netherlands.* I. Urlings, Velo Mondial conference 2000, Amsterdam.

4.11 DE COMPRES AMB BICICLETA

CAMPANYA	DE COMPRES AMB BICICLETA
Data Realització	2006-2010
Col·lectiu destinatari	Ciutadans i ciutadanes.
Objectius	Promoure la bicicleta com a fórmula per a acostar-se al petit comerç.
Actuacions:	Projecte de campanya "Comerç de Proximitat amb Bicicleta" Itineraris d'introducció de la bicicleta en els carrers comercials. Conveni de cooperació amb Grups de Comerciants.
Necessitats	Concert amb les Cambres de Comerç i les Associacions de Comerciants.

Les polítiques que a Europa s'estan portant a terme per a la promoció de la bicicleta toquen quasi tots els aspectes de la vida quotidiana. Un factor en què més interès s'està posant és la interconnexió entre la bicicleta com a fórmula d'accessibilitat i de potenciació del petit comerç, denominat comerç de proximitat, i més ara que aquest sector es veu amenaçat per l'assetjament de les grans superfícies.

El petit comerç es defensa de tal situació d'una forma activa creant i desenrotllant noves polítiques d'atracció al consumidor. Els comerciants incideixen a exigir i promoure places d'estacionament de rotació en els cascors urbans, que encara que alleugen en gran part les congestions que anteriorment hi havia en els voltants dels carrers comercials, això no evita la presència d'un gran nombre de vehicles.

La campanya "De compres amb bicicleta" neix de la necessitat de fomentar, per una banda, la utilització de la bicicleta com a transport habitual, davant d'una massiva i poc intel·ligent utilització d'altres transports privats i, per altra banda, promoure el comerç de barri, pròxim, professional i de tracte directe, davant d'altres mercats més agressius, grans superfícies i centres comercials, dins d'una ciutat com Barcelona. Cap perfectament dins dels plans de mobilitat de qualsevol barri de Barcelona.

De fet, aquesta campanya s'està preparant ja a escala de barri a l'Eixample. S'hi basa en la iniciativa de l'empresa barcelonina

espai bici i la col·laboració de diferents associacions i administracions. Per a la posta en marxa d'aquesta prova pilot i pionera es preveu la Setmana de la Bicicleta de 2003.

La imatge de la bicicleta unida a una activitat lúdica ha quedat desplaçada. Ha adquirit una clara utilització com a vehicle diari, dins d'un sector encara petit de la població. Pràctiques de promoció com aquesta permeten que les persones qui no coneixen els avantatges de desplaçar-se amb bicicleta, les entenguin i adquireixin l'hàbit de la utilització d'aquest vehicle.

La proliferació de centres comercials dins de la ciutat de Barcelona provoca que l'associacionisme i la recerca de promoció del petit comerç i dels barris com a zones comercials sigui imaginativa i imprescindible.

A Europa s'estan donant determinades actuacions en aquest camp que comencen a tenir una major presència. En concret, l'èxit aconseguit a Bèlgica en una recent campanya de promoció d'anar de compres amb bicicleta ha estat molt elevat, aconseguint un ampli suport del públic general, dels comerços i de les institucions.

La campanya "De compres amb bicicleta" ofereix la possibilitat de fomentar les compres amb bicicleta, per a les persones que tinguin una bicicleta urbana, i la possibilitat de provar-ho, per a persones que no disposin de bicicleta, per mitjà d'una lloguer molt econòmic.

Per a un correcte desenvolupament del projecte, és imprescindible aconseguir el suport majoritari del comerç de la zona, el suport institucional, d'associacions i del comerç especialitzat en bicicletes.

4.11.1 Justificació

L'ús del cotxe com a mitjà de transport a l'hora d'anar de compres ha ocasionat que als centres de les ciutats, que abans estaven plens de petits comerços, aquests vagin desapareixent. L'excés d'utilització del cotxe en les grans ciutats ocasiona problemes de trànsit, mobilitat, pol·lució i salut.

Per altra banda, l'aïllament dels petits comerciants fa que aquests hagin d'invertir molt d'esforç i diners en la seva promoció. Si el comerç desapareix dels centres urbans, desapareixerà la vida mateixa d'aquests, i en conseqüència la seva raó de ser. Aquest projecte ajuda a evitar aquesta situació.

Promoure l'ús de la bicicleta per anar de compres és útil i desitjable per a una ciutat activa i dinàmica com és Barcelona. La campanya "De compres amb bicicleta" pretén ser una eina per:

Induir al gremi de comerciants a incidir en polítiques d'accessibilitat a més sectors que el de l'automòbil.

Facilitar en les zones comercials (eixos comercials) un mobiliari que faciliti la utilització de la bicicleta.

Campanyes atractives per a incentivar l'ús del *comerç de proximitat* als usuaris i usuàries de la mobilitat sostenible.

Crear àrees comercials pacificades que apostin per la mobilitat sostenible.

Avantatges per als clients i clientes

Per a la clientela dels establiments comercials de proximitat, els avantatges de la utilització de la bicicleta són més que coneguts:

- Anar amb bici és sa, es realitza un exercici sense gaire esforç, amb tot el que això aporta a les nostres vides.
- És més ràpid que anar caminant, i es pot portar més pes.
- És econòmic, amb molt poques despeses. La bicicleta és un vehicle més accessible que qualsevol de motoritzat.
- És ecològic, no fa cap dany al nostre ambient.
- No hi ha problemes d'aparcament.
- És un transport pràctic, eficient i social. Dels desplaçaments urbans que es realitzen diàriament a Europa,
- un de cada cinc són per a anar de compres,

- més de la meitat de la gent no es desplaça més de 5 km (15 minuts amb bici),
avui en dia dues tercers parts d'aquests desplaçaments es realitzen amb cotxe.

Avantatges per als comerços:

- La gent que va amb bicicleta són una clientela més fidel. En no haver de buscar aparcament i no desitjar realitzar més quilòmetres, al contrari del que passa amb l'automòbil, seran més fidels al comerç de sempre.
- Els i les ciclistes van més sovint a les botigues, realitzant les seves compres de manera més impulsiva.
- La gent compra més en ambients relaxats i de serenitat, que és com arribaran al comerç amb bicicleta, sobretot si la circulació és cada vegada menys densa en automòbils.
- També es compra més en els centres urbans, si es pot desplaçar ràpidament entre botiga i botiga.

La campanya “De compres amb bicicleta” no és una idea aïllada. Durant l'any 2002, una associació belga que es dedica a promoure noves actituds dins de les ciutats, que milloren la nostra qualitat de vida, va realitzar una experiència semblant durant dos mesos, aconseguint més de 13.000 persones registrades (compradors) i més d'un milió de segells estampats en les targetes (compres). Aquest projecte ha merescut el premi “Shimano Cycling Concept Award” de l'any 2003, un premi que

s'atorga a iniciatives que promoguin la utilització de la bicicleta com a mitjà de transport.

4.11.2 Directrius

La campanya “De compres amb bicicleta” és una idea que neix amb la necessitat d'una àmplia implicació d'institucions, associacions, empreses i particulars. Considerem imprescindible que el projecte es porti a terme amb el suport i la il·lustració de tots els agents necessaris.

Per part de les institucions seria convenient que l'Ajuntament de Barcelona, des de la seva Àrea de Comerç i dels Districtes, s'impliqui d'una manera activa, igual que la Cambra de Comerç i altres ens.

Quant a les associacions, s'hi haurien d'implicar tant les associacions de comerciants i els gremis, com també les associacions d'usuaris i usuàries de la bicicleta.

En el cas que ens ocupa seria molt interessant que els comerciants es donessin compte de l'oportunitat que els brinda una campanya com “De compres amb bicicleta”, no simplement de present, sinó de futur per al seu negoci.

La part més interessant, però, són els ciutadans i ciutadanes i la seva necessitat de proveir-se de productes diversos. Sense comptar amb la complicitat de la clientela dels comerços, aquest projecte no té sentit. Per aquesta raó és important saber fer-los arribar els avantatges i les possibilitats de realitzar les seves compres amb bicicleta. D'una manera visible hi haurà un ambient més segur i tranquil. És important informar de les possibilitats que dona tenir una bicicleta i les opcions per a transportar les compres (carros, alforges, maletes, cistelles, bosses,...). En el projecte de Bèlgica, com a publicitat s'ensenyava com un conegut futbolista del país transporta un frigorífic amb una bicicleta fins a casa seva.

4.11.3 Actuació

La campanya "De compres amb bicicleta" és una fórmula que ofereix una sèrie d'avantatges a l'hora de realitzar compres, sempre que el desplaçament es faci amb bicicleta.

La proposta és que cada comerç ofereixi els avantatges que consideri convenient, que pot anar des de descomptes a ofertes especials, serveis gratuïts, sorteigs de premis..., qualsevol avantatge que pugui considerar que, inclosa en una campanya pionera dins de Catalunya i ben orientada, li pot significar un benefici per a la seva empresa.

Independentment d'aquestes accions individuals, considerem que des de les associacions de comerciants s'hauria de realitzar una promoció adequada, amb la complicitat de les institucions oficials col·laboradores. També s'hi podria oferir algun tipus de premi o premis atractius per als possibles usuaris i usuàries del sistema, així com buscar la col·laboració dels establiments de bicicletes i de pàrquings, perquè complementin la campanya amb les seves ofertes específiques (bicicletes de lloguer, accessoris, espai d'aparcament, etc.).

Seria molt interessant incorporar també els mercats municipals dins de la campanya, per poder afegir, d'aquesta manera, la compra diària a l'oferta.

Una altra peça important serien les associacions d'usuaris i usuàries de la bicicleta, que poden realitzar una correcta difusió dintre de l'associació i, al mateix temps, oferir als nous membres algun tipus d'avantatge.

4.11.4 Institucions

- Col·laboració en el disseny de la campanya, difusió i estructura.
- Edició de fulletons publicitaris.
- Instal·lació d'aparcaments en zones de concentració del comerç (Rambla Catalunya, Passeig de Gràcia, ...)

- Ampliació de la xarxa de carrils bici (Rosselló, Passeig de Gràcia, ...)

Associacions de comerciants:

- Edició d'un fulletó explicatiu "De compres amb bicicleta", amb un detall dels comerços associats, i els avantatges oferts per cada un d'ells. Es podria repartir en els comerços associats.
- Confecció d'un carnet "De compres amb bicicleta", que es distribuiria des de qualsevol comerç, i on en cada compra es col·locaria el segell de l'establiment. Aquest sistema es podria substituir per la impressió d'uns petits adhesius amb el logotip de la campanya, que s'enganyarien en la targeta.
- Difusió de la campanya.
- Impressió d'un adhesiu amb el logotip de la campanya, que indiqui que el comerç hi està associat.
- Realització del sorteig de final de la campanya.

Establiments comercials:

- Gestió i promoció de la campanya.
- Oferta d'avantatges, pactats dins de la campanya, als usuaris i usuàries de la bicicleta.

Associacions d'usuaris i usuàries de la bicicleta:

- Promoció de la campanya dintre de l'associació.

- Avantatges per als socis/sòcies incorporats al llarg de la campanya, i que presentin la targeta amb un nombre de segells (o adhesius) determinat amb anticipació per la mateixa associació.

Botigues de bicicletes:

- Promoció de la campanya entre la seva clientela.
- Lloguer de bicicletes, equipades amb portaequipatges i cistella davantera.
- Descomptes pactats en la campanya.
- Possibilitat de cedir bicicletes, amb el compromís de ser utilitzades en les compres, dins de la campanya "De compres amb bicicleta".

La campanya duraria entre sis mesos, renovables, i tots els establiments comercials que desitgin participar rebrien un paquet amb informació "De compres amb bicicleta", pòsters, adhesius, targetes, fulletons i un segell de la campanya.

Els clients i clientes recolliran la informació i la targeta, i amb cada compra en els comerços associats a "De compres amb bicicleta" se'ls col·locarà un segell o adhesiu i obtindran els avantatges ofertes pel comerç en qüestió.

En els comerços de bicicletes associats a la campanya, es podrà disposar de bicicletes de lloguer a un preu interessant, sempre que es demostrï que la persona hagi realitzat compres en comerços associats a la campanya.

Les targetes omplertes es podran lliurar en els mateixos comerços o en els punts establerts per a això, com l'Ajuntament, o en els centres de barri.

Al final de la campanya es realitzarà un sorteig entre totes les targetes lliurades, i les persones guanyadores obtindran un premi que, a poder ser, contribueixi a que segueixin realitzant compres de la mateixa manera o practicant la utilització de la bicicleta: per exemple, viatges en bicicleta, remolcs per a bicicletes, bosses per a bicicletes,...

Una avaluació posterior amb tots els agents implicats permetrà optimitzar la campanya en edicions posteriors, així com ampliar-la a nous sectors comercials i de la població.

4.11.5 Bibliografia annexa

- Belgian "Shopping with the bicycle" project wins SCCA, and could be rolled out Euro-wide.
http://www.ragingbike.co.uk/news/news_item.html?id=180
- Compres amb bici. Espaibici, Barcelona.

4.12 SALUT AMB BICICLETA

ACTUACIÓ	SALUT AMB BICICLETA
Data Realització	A partir de 2006-2007
Col·lectiu destinatari	Ciutadans en general, equips mèdics o professionals relacionats amb la salut i estudiants d'aquestes àrees.
Objectius	Arribar a informar a professionals de la salut i aquests als ciutadans dels beneficis, per a la salut, que pot aportar l'ús de la bicicleta. Ensenyar a anar amb bicicleta Incrementar la seguretat viària dels ciclistes
Actuacions:	Realització de jornades, conferències amb caràcter formatiu per als professionals de la medicina. Dossiers d'informació i bibliografia d'articles i estudis que relacionin bicicleta i salut. Realització d'una Guia Pràctica dels beneficis d'anar en bicicleta, consells d'ús i manteniment física seguir. Seguiment d'avaluació dels processos d'informació als ciutadans de la relació bicicleta-salut. Realització de cursos i materials de suport, tant per aprendre des de 0 com per circular.
Necessitats	Suport de l'Institut Municipal de Salut Pública.

Entre la mobilitat, el medi ambient i la salut existeix una estreta relació, que està quedant cada vegada més palesa.

Ningú no posa en dubte que el trànsit motoritzat porta associat efectes negatius sobre la salut de les persones, tant a causa dels sinistres que provoca, com degut a la contaminació atmosfèrica i el soroll que emeten els vehicles.

A més, en els últims anys, les autoritats sanitàries han alertat encara d'un altre perill per a la nostra salut, derivat també dels nostres costums adquirits a l'hora de desplaçar-nos: la manca d'activitat física provoca o agreuja tota una sèrie de malalties i dolences, que caracteritzen la nostra societat. La solució que es promou, també des d'aquest sector, és incentivar amb força l'ús de la bicicleta i el caminar per als desplaçaments quotidians. Entenem que un Pla Estratègic de la Bicicleta no pot donar l'esquena a aquest enfocament, per molt que no sigui un dels habituals.

Un estudi científic danès, realitzat amb unes 30.000 persones adultes de totes les edats, ha demostrat que la taxa de mortalitat és un 39% més alta entre les persones que no utilitzen la bicicleta per anar a la feina en comparació amb les que sí van amb bicicleta, independent d'altres factors que hi puguin influir. L'activitat física regular que suposa anar amb bicicleta als quefers diaris (unes tres hores a la setmana com a mitjana) allarga la vida de les persones i en millora la qualitat.

4.12.1 Justificació

Sovint s'assumeix que en edat adulta tothom sap anar amb bicicleta, creença també estesa per a la natació. Però segons un estudi realitzat a Anglaterra pel National Forum for Coronary Heart Disease Prevention (el 1990), un 10% dels homes adults i un 33% de les dones no sabien anar amb bicicleta.

A Barcelona, l'enquesta elaborada amb motiu d'aquest pla mostra que un 23% dels enquestats reconeix no saber anar o tenir por a anar en bicicleta.

Països com Bèlgica, Suïssa, Anglaterra o EEUU compten amb una biciescola, sovint organitzada entre administracions i associacions d'usuaris.

Com a justificació per a l'actuació que proposem en aquest apartat, s'ha traduït al català un document ("full de dades") de l'Oficina Europea de l'Organització Mundial de la Salut, elaborat amb motiu del Dia Mundial de la Salut 2002: "Mou-te per la salut". Ens basem per a això en dos motius: per una banda, és un document prou eloqüent i complet en ell mateix, i, per altra banda, la promoció de l'ús de la bicicleta des del punt de vista sanitari suposa una ampliació del ventall d'actuacions per la qual creiem oportuna una justificació des del més alt nivell en la matèria. Donem veu a l'OMS:

Activitat física i transport

L'activitat física es defineix com a qualsevol moviment del cos que resulti en una despesa d'energia. Inclou els esports i les activitats com caminar, anar amb bicicleta, jugar, fer patinatge, netejar la casa, ballar o pujar les escales. D'aquesta manera, forma part de la vida quotidiana.

Es considera que més del 30% de les persones adultes europees no són suficientment actives, i els nivells de l'activitat física continuen baixant. En la majoria dels països europeus, s'estima que l'extensió de l'obesitat va créixer entre un 10% i un 40% entre finals dels anys 80 finals dels 90. La inactivitat física és el segon factor de risc en els països desenvolupats, després de fumar. Augmenta la mortalitat total, dobla el risc de patir malalties cardiovasculars, diabetis i obesitat, i augmenta substancialment el risc de tenir hipertensió, disfuncions de lípids, càncer de còlon, osteoporosi, depressió i ansietat.

Hi ha consens internacional sobre el valor de l'activitat física regular moderada. Aquesta es pot proporcionar amb al menys 30 minuts diaris d'activitat física. El total de 30 minuts no cal assolir-lo en una sola sessió; pot ser acumulat durant el dia.

A Europa, més d'un 30% dels desplaçaments en cotxe són de menys de 3 km i un 50% són de menys de 5 km. Aquestes distàncies es poden cobrir amb bicicleta en un temps de 15-20

minuts o en 30-50 minuts de caminar ràpid, proporcionant així la ració diària recomanada d'activitat física.

Els costos econòmics de la inactivitat física tenen un efecte en l'economia nacional. En un estudi suís, s'ha estimat que els nivells insuficients d'activitat física provoquen a l'any 1,4 milions de casos de malaltia i 2000 morts, i costen uns 2,4 mil milions de francs suïssos. A Anglaterra, els costos directes i indirectes de l'obesitat van ascendir a 2,6 mil milions de lliures l'any 1998, i si les tendències actuals continuen, aquests costos poden augmentar en mil milions de lliures més abans del 2010.

Beneficis de l'activitat física per a la salut

L'activitat física té els següents avantatges:

- *redueix en un 50% el risc de desenvolupar una malaltia cardíaco-coronària, diabetis d'adult o obesitat;*
- *redueix en un 30% el risc de desenvolupar hipertensió;*
- *baixa la pressió arterial en les persones hipertenses;*
- *manté la massa òssia i, així, protegeix contra l'osteoporosi;*
- *millora la coordinació, la mobilitat, la força i la resistència; i*
- *augmenta l'autoestima, els graus baixos d'hipertensió lleugera o moderada i el benestar psicològic general.*

A més, caminar i anar amb bicicleta en lloc d'anar en automòbil comporta avantatges addicionals mitjançant la reducció de la contaminació atmosfèrica i del soroll, i l'aportació a les millores

en la qualitat de la vida urbana i en la seguretat de vianants i de ciclistes.

El transport és una àrea clau on es poden i s'han d'emprendre més accions per animar i ajudar la gent perquè sigui físicament activa en les seves rutines de desplaçament.

Canviar l'entorn pot ser d'importància clau en la promoció de l'activitat física. Les millores en l'entorn local poden provocar que aquest sigui percebut com a atractiu i segur, i especialment que pot resoldre les necessitats dels desplaçaments quotidians. La importància del caminar i de l'anar amb bicicleta com a eines per assolir una major sostenibilitat i per promoure la salut va ser reconeguda en la Carta adoptada pels Estats membres de la Regió Europea de l'OMS l'any 1999, en la Tercera Conferència Ministerial sobre Medi Ambient i Salut.

Grups específics de la població i modes de transport amb activitat física

Infants i joves

Establir un costum d'activitat física en una fase primerenca de la vida és important per estimular una forma de vida activa a l'edat adulta, i qui comença amb l'activitat física en una edat molt jove tendeix a continuar-la més endavant. No obstant això, els nivells d'activitat física entre les criatures estan en declivi. S'estima que menys d'un terç del jovent és suficientment actiu per beneficiar

la seva salut i el benestar, tant presents com futurs. Al mateix temps, augmenten l'obesitat i l'excés de pes entre la mainada.

Per beneficiar la forma física i la salut, es recomana que les criatures i la gent jove al menys participin en una activitat física moderada (p. ex. tenir la sensació "d'escalfor" i respirar una mica fort) d'una hora al dia. (Aquells qui fan actualment poca activitat haurien de començar amb al menys mitja hora diària.)

El caminar i l'anar amb bicicleta són les dues formes de transport més fàcilment disponibles per a la gent jove. Com que la majoria dels infants i joves van a l'escola, aquest desplaçament és una oportunitat important per establir les rutines i els costums de caminar i d'anar amb bicicleta. A molts països europeus, l'ús de cotxes per a aquest propòsit ha estat augmentant (irònicament, degut als nivells creixents del trànsit motoritzat), i aquest fet explica en part la baixada dels nivells d'activitat física entre la gent jove.

Envel·liment sa

L'activitat física moderada regular pot retardar el declivi funcional i reduir l'inici de malalties cròniques, tant en la gent gran sana com en la que és crònicament malalta. Les persones sanes poden emprendre la majoria de les formes d'activitat física, mentre no impliquin un esforç excessiu. De l'edat de 50 anys cap endavant, els beneficis de l'activitat física regular poden ser summament rellevants a l'hora d'evitar, de reduir al

mínim i/o d'invertir molts dels perills físics, psicològics i socials que acompanyen sovint l'edat avançada. Un major grau d'activitat física pot ajudar a prevenir molts dels efectes negatius de l'envelliment sobre la capacitat funcional i la salut. Les persones amb activitat regular són menys propenses a retirar-se de la societat i són més propenses a contribuir activament a la vida social. La força muscular de les cames millora amb el caminar i l'anar amb bicicleta, i això contribueix a un menor risc de lesió per caiguda de la gent gran.

Els carrers es perceben sovint com a barreres per al moviment quotidià de la gent gran. Estudis del comportament en els passos de vianants indiquen que especialment les criatures i la gent gran queden retinguts quan el volum de trànsit augmenta. El trànsit motoritzat intens pot provocar la percepció de que els desplaçaments són perillosos, així com sensacions d'inseguretat, d'ansietat i de tensió. No obstant això, caminar és la forma més comuna d'activitat física per a la gent gran.

Al Regne Unit, més de la meitat de totes les visites a correus són fetes a peu o amb bicicleta, a l'igual que prop d'un terç de les visites al metge, mentre que a penes més d'un quart dels desplaçaments als centres de dia i al treball es fan a peu o amb bicicleta. En aquells països europeus on es tenen en compte els ciclistes, i on hi ha una cultura positiva d'ús de la bicicleta, molts adults en edat avançada continuen fent-la servir.

Barreres contra el caminar i l'anar amb bicicleta

Els nivells baixos d'ús de la bicicleta, particularment a les ciutats, es correlacionen sovint amb polítiques de transport que presten poca atenció a la seguretat de vianants i de ciclistes. De fet, el perill físic real o percebut que suposa el trànsit motoritzat és una de les barreres principals per al caminar i l'anar amb bicicleta. Com a mitjana, els vianants i ciclistes representen aproximadament un 20% dels implicats en accidents greus a la Regió Europea de l'OMS. No obstant això, tenen un risc desproporcionat de mort o lesió en comparació amb els usuaris de cotxes. D'acord amb la Comissió Econòmica de les Nacions Unides per a Europa, per exemple, s'estima que un 37% persones mortes en el trànsit durant l'any 1997 eren usuaris "vulnerables" de la via pública. Altres barreres per a l'ús de la bicicleta inclouen les actituds dels automobilistes, la falta d'aparcaments segurs per a bicicletes, la falta de rutes directes, i la qualitat física de la via.

Tot i així, on s'han emprès accions eficaces per millorar la seguretat de ciclistes i vianants, les lesions i les morts han disminuït. A la ciutat de York en el Regne Unit, per exemple, una estratègia de transport que presta gran atenció als usuaris vulnerables de la via pública i inclou mesures de moderació del trànsit (dirigides particularment a la velocitat dels vehicles a motor) ha produït una reducció del 40% en morts d'accidents de trànsit, una xifra ben per damunt de la mitjana estatal.

Entorns i polítiques favorables al caminar i a l'ús de la bicicleta

Hi ha oportunitats importants per assolir grans augments de salut per a la població europea mitjançant l'augment dels nivells d'activitat física rutinària. El caminar i l'anar amb bicicleta com a modes del transport quotidià poden ser una de les maneres més eficaces d'assolir aquests augments. Crear les condicions que superin les actuals barreres al caminar i l'anar amb bicicleta hauria de considerar-se com a una prioritat i una inversió segura per part dels sectors de la salut, del transport i del medi ambient.

Aquestes polítiques requereixen una col·laboració transversal eficaç a diversos nivells de política, implicant els sectors i els gestors de la salut, del transport, de l'ús del sòl i del medi ambient. Perquè això tingui èxit a les àrees urbanes, les distàncies entre els equipaments han de ser curtes. Això requereix un planejament i un control curosos de l'ús del sòl, de manera que tant els equipaments existents com els nous siguin accessibles a peu i amb bicicleta.

Altres condicions per al caminar i l'anar amb bicicleta són: l'aplicació i el control de compliment extensius dels límits de velocitat baixos, dels carrers lents (15 km/h), de les àrees de vianants i de les mesures de pacificació del trànsit; una infraestructura viària millorada per als ciclistes, i una redistribució

de l'espai viari, segregat del que és usat pels vehicles a motor (p. ex. carrils bici).

Altres mesures importants addicionals inclouen: tractar el caminar i l'anar amb bicicleta com a modes de transport "reals"; tenir en compte les necessitats dels usuaris vulnerables de la via pública; promoure una cultura que accepta el caminar i l'anar amb bicicleta; millorar l'educació dels usuaris de la via pública; animar a usar dispositius protectors (p. ex. cascos i ajudes per fer l'usuari més visible); i allunyar-se dels enfocaments de prevenció que posen la responsabilitat de la seguretat sobretot en el comportament de ciclistes i de vianants, en lloc de responsabilitzar els conductors dels vehicles a motor."

4.12.2 Actuació

Amb la premissa que tothom ha de saber anar amb bicicleta i saber anar també per ciutat, l'Ajuntament hauria de donar les màximes facilitats als ciutadans per poder-ho fer.

Existeix el precedent de la natació, ja que tots els infants de la ciutat poden aprendre a nedar de forma gratuïta.

Per promoure l'ús de la bicicleta amb motius de salut, l'Oficina de la Bicicleta i la Comissió Cívica de la Bicicleta han de poder comptar, entre altres, amb el suport indispensable de l'Institut

Municipal de Salut Pública.

La promoció de l'ús de la bicicleta per motius de salut té dos eixos: el personal sanitari i la ciutadania, en aquest ordre.

En primer lloc, s'ha d'informar a l'estament mèdic de la bondat d'una campanya a favor de la bicicleta. El personal sanitari (metges/esses, infermers/eres, auxiliars, personal d'assistència,...) hauria de començar a recomanar com a pràctica saludable, l'ús de la bicicleta durant al menys mitja hora diària; i la ciutadania hauria de rebre informació fiable sobre els aspectes de salut.

Per assolir aquest compromís, és necessari una bona formació i informació, impulsada o coordinada per l'Oficina de la Bicicleta:

S'organitzaran jornades o sèries de conferències amb caràcter formatiu, en col·laboració entre l'Oficina de la Bicicleta, la Comissió Cívica de la Bicicleta, l'Institut Municipal de Salut Pública, el Consorci Sanitari de Barcelona i les Universitats. El col·lectiu a qui van dirigides serà el de professionals i estudiants de les branques socio-sanitàries (Medecina, Infermeria, Auxiliars de Clínica,...)

Es compilarà i es distribuirà entre el personal sanitari un dossier d'informació i bibliografia, traduint, si escau, els articles o estudis més rellevants sobre bicicleta i salut. Aquesta informació es publicarà en suport de paper i en la web de l'Ajuntament.

Es redactarà, una guia pràctica que expliqui els beneficis d'anar amb bicicleta i ofereixi consells d'ús i de manteniment i altres informacions útils, així com un mapa de rutes recomanades per poder arribar amb bicicleta a la major part dels punts d'interès de Barcelona: Administracions, centres educatius, de lleure, de treball, de cultura, estacions de transport públic, mercats, persones que encara no s'han plantejat anar amb bicicleta per la ciutat.

Un dels canals de distribució d'aquesta guia seran els centres d'atenció primària i els centres de salut, tant públics com privats. El col·lectiu destinatari és tota la ciutadania.

El personal sanitari haurà de ser animats a recomanar l'ús de la bicicleta als seus pacients. L'evolució d'aquesta campanya s'avaluarà regularment mitjançant qüestionaris o enquestes, que es faran tant al personal mèdic com als pacients.

4.12.3 Bibliografia annexa

- *"Move for health"*: World Health Day 2002. Fact sheet. World Health Organisation Europe, 2002, Copenhagen.
- *A cyclist map handed out by your physician*. C. Morel & P. Gasser, Velo-city conference 2001, Edinburgh and Glasgow.

5. PRESSUPOST

5 PRESSUPOST

Mesura	Nom	Cost unitari	Pressupost (€)				
			2006	2007	2008	2009	2010
1	<i>Oficina de la bicicleta</i>	(1)	156.000	156.000	162.200	168.700	175.500
2	<i>Lloguer de bicicletes en l'Àmbit Municipal</i>	360.000 € (cost inversió 2005)	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000
3	<i>Infraestructures ciclistes</i>	70.000 €/km (2)	462.000	476.000	504.000	532.000	553.000
4	<i>Aparcaments per a bicicletes</i>	100 €/ut (3)	110.000	75.000	82.500	99.800	100.000
5	<i>Mesures de Protecció de Bicicletes contra robatoris</i>	40 €/bicicleta i 500 bicicletes/any	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000
6	<i>Difusió</i>	Cost actual: 113.600 €/any	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000
7	<i>Estudi Econòmic sobre els Costos i Beneficis de Promoure l'Ús de la Bicicleta</i>	Cost estudi: 18.000 €. Actualització estudi: 12.000 €	18.000	-	-	-	12.000
8	<i>La Bicicleta a l'Institut d'Educació Secundària</i>	Any 2005: 61.200 € (4)	63.600	66.200	68.800	71.600	74.400
9	<i>Bicicampus, Comunitat Universitària</i>	(5)	220.000	60.300	63.000	65.200	67.900
10	<i>Amb bici a la feina</i>	Any 2005: 13.300 € (4)	13.800	14.400	15.000	15.600	16.200
11	<i>De compres amb Bicicleta</i>	Any 2005: 5000 € (4)	5.200	5.400	5.600	5.800	6.100
12	<i>Salut amb bicicleta</i>	Any 2005: 15.000 € (4)	15.600	16.200	16.800	17.500	18.200

(1): Personal oficina. 6 persones * 25.000 €/any = 150.000 €/any (s'incrementa un 4% anual)

Cost inicial (any 2006): 6.000 €

Cost total no inclou lloguer despatx, etc.

(2): 5% increment anual de la xarxa de carrils bici.

2004	2006	2007	2008	2009	2010
124,4 km	137,2 km	144,0 km	151,2 km	158,8 km	166,7 km

(3): 10% increment anual del nombre de aparcaments

2004	2006	2007	2008	2009	2010
5489	7500	8250	9075	9980	10980

(4): Increment anual: 4%

(5): Cost inversió (any 2006): 300 bicicletes * 600 €/ut= 180.000 €

Cost gestió i manteniment: 40.000 €/any (s'incrementa amb un 4% anual)

Cost inversió (any 2007-2010): 10 % del parc de bicicletes (s'incrementa amb un 4% anual)

ANNEX

ANNEX:

ACTUACIONS IMPLANTADES PER PROMOURE L'ÚS DE LA BICICLETA A BARCELONA

ANNEX: ACTUACIONS PER PROMOURE L'ÚS DE LA BICICLETA

Aquest annex pretén fer una recopilació de diverses actuacions que s'han realitzat o es realitzen a la ciutat amb l'objectiu de promoure l'ús de la bicicleta en els últims anys.

Aquesta s'ha fet a mode de fitxes per facilitar la ràpida consulta, ordenant la informació per tipus d'actuació: educació, infraestructures, aparcaments, política interna, promoció (general) i seguretat.

A més dintre de cada fitxa s'ha recopilat la informació en els apartats següents:

- Nom de l'actuació
- Tipus d'actuació
- Descripció
- Implantació
- Estat actual
- Promotor/organitzador
- Cost pressupostat (en Euros)
- Resultats

En algunes de les fitxes no apareix alguna de les dades (cost pressupostat i/o resultats) per falta d'informació.

Nom de l'actuació:

Aparcaments per a bicicletes a la via pública

Tipus d'actuació:

Aparcaments

Descripció:

Els aparcaments per a bicicletes apareixen a la via pública amb dissenys diversos que, de vegades, no compleixen satisfactòriament la seva funció. el primer aparcament acordat per la Comissió Cívica de la bicicleta és de l'any 1985.

En 1993, s'aprova un nou model d'aparcament per a bicicletes, anomenat generalment el de "U invertida", el qual substitueix en la seva pràctica totalitat els models anteriors, per la funcionalitat i economia que representa. D'aquests nous aparcaments, un dels primers es col·loca davant de l'edifici de Via Pública, a finals de 1993.

A mitjans de 1997, hi ha 107 aparcaments d'unes 10 places cadascú, amb un total d'unes 1.070 places d'aparcament de bicicletes en superfície.

Cap a finals de 2000, hi ha 168 aparcaments per a bicicletes.

A finals de 2002, les places d'aparcament en superfície per a bicicletes sumen un total de 3.250. En les noves ubicacions, hi predominen els mòduls de 4 unitats d'U invertida.

Implantació:

Des de 1985

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

Ajuntament

Cost pressupostat (en Euros):

Sense quantificar

Nom de l'actuació:

Biceberg

Tipus d'actuació:

Aparcaments

Descripció:

El biceberg (alguns en diuen "biciberg") és un aparcament subterrani i automàtic per a bicicletes. Rep i torna la bicicleta a peu de carrer en 30 segons, permetent també guardar-hi altres elements (motxilla, casc, accessoris etc.). Funciona amb una targeta xip. La capacitat d'un biceberg pot ser de 23, 46, 69 o 92 bicicletes. A l'Estat espanyol, n'hi ha en funcionament a Blanes, Osca, Vitòria i Saragossa.

L'Ajuntament de Barcelona construirà un biceberg en el Parc de Garcia Faria, situat entre els carrers de Bac de Roda i de Selva de Mar, amb una capacitat per a 46 bicicletes. Actualment, el projecte està aturat a causa d'una fallida de l'empresa constructora.

Implantació:

2002

Estat actual:

Pendent d'implantació

Promotor/organitzador:

Ajuntament

Cost pressupostat (en Euros):

Entre 72.000 i 90.000

Nom de l'actuació:

**Aparcament de bicicletes en instal·lacions municipals
esportives**

Tipus d'actuació:

Aparcaments

Descripció:

Algunes instal·lacions municipals esportives disposen d'un aparcament de bicicletes en el seu recinte, així: Piscines Bernat Picornell, Centre Municipal de Vela, Parc Esportiu Can Dragó, Palau Municipal d'Esports Vall d'Hebron, Centre Municipal de Tennis Vall d'Hebron. En 1993/94 se'n informa a la ciutadania mitjançant un full editat per la Comissió Cívica de la Bicicleta, titulat "Barcelona i tu. Aparcament de bicicletes en instal·lacions municipals esportives".

Implantació:

Des de 1993

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

Ajuntament (Comissió Cívica de la Bicicleta)

Cost pressupostat (en Euros):

Sense quantificar

Nom de l'actuació:**Places d'aparcament de bicicletes en pàrquings públics i privats**Tipus d'actuació:

Aparcaments

Descripció:

Complint l'article 3 del Ban de 'Alcalde sobre la circulació de bicicletes de 1989, a partir de 1996 comença a haver-hi places d'aparcament de bicicletes en els pàrquings de SMASSA.

A mitjans de 1997 són un total de 15 pàrquings de SMASSA els que admeten cadascú unes 10 bicicletes; per tant, hi existeix una capacitat per a un total d'un 150 bicicletes.

En 2002 se signa un nou acord entre el president de la Comissió Cívica de la Bicicleta i la presidenta de SMASSA, Carme San Miguel. Els pàrquings de SMASSA tenen actualment (gener 2003) una capacitat per a 585 bicicletes. Aquestes places estan situades, per motius de seguretat, a prop de la cabina de cobrament. Fins al maig, el propòsit és que arribin a 600.

Els pàrquings solen llogar-se per 12 € al mes (9,25 € amb Carnet Jove), però també es poden llogar per dia a 1,20 €.

Quant als pàrquings privats, en 1997 s'informa que hi ha 80 places per a bicicletes en els pàrquings de SABA. Al gener de 2003, n'hi ha 255. En aquest cas, l'abonament mensual costa fins a 20 €; no hi ha places de rotació.

Implantació:

Des de 1996

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

Ajuntament / empreses

Cost pressupostat (en Euros):

Sense quantificar

Resultats:

La demanda de places de pàrquing per a bicicletes supera amb escreix l'oferta disponible.

Nom de l'actuació:

Educació viària

Tipus d'actuació:

Educació

Descripció:

En compliment de la LOGSE, s'està integrant l'educació viària dins del currículum escolar, en col·laboració entre la Regidoria de Mobilitat i Seguretat, la Guàrdia Urbana i la Regidoria d'Educació. La Guàrdia Urbana imparteix cursos i xerrades, i es distribueix material didàctic sobre la bicicleta.

Implantació:

Des de 1999

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

Ajuntament

Cost pressupostat (en Euros):

Sense quantificar

Nom de l'actuació:

Promoció del camí escolar de secundària amb bicicleta

Tipus d'actuació:

Educació

Descripció:

Per promoure la bicicleta entre els estudiants de secundària, la Comissió Cívica de la Biciqueta proposa construir, en 1994, aparcaments per a bicicletes en tres instituts d'educació secundària del districte de Sant Martí: Bernat Metge, Barri Besòs, Icària.

Actualment, l'IES Bernat Metge no té cap pàrquing per a bicicletes, els IES Barri Besòs i Icària sí en tenen.

Implantació:

1994

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

Ajuntament (Comissió Cívica)

Cost pressupostat (en Euros):

6.000

Resultats:

IES Barri Besòs: L'aparcament està en mig del pati, per la qual cosa pràcticament no s'utilitza. Amb un emplaçament més adient sí que tindria bona ocupació.

IES Icària: Amb una mitjana de 9 bicicletes, s'ocupen normalment les places disponibles, i s'ocuparien també places addicionals si n'hi hagués. Com a principal obstacle per a un major ús de la bicicleta s'ha detectat en aquest centre la por de l'alumnat al trànsit motoritzat.

Nom de l'actuació:

Bicicletada escolar

Tipus d'actuació:

Educació

Descripció:

La Bicicletada escolar pretén fer prendre consciència a l'alumnat de secundària dels problemes derivats de la mobilitat urbana, i animar-los a usar la bicicleta per tal de millorar-la. Es realitza amb centres escolars situats a tots els districtes.

Consisteix en un conjunt d'itineraris urbans, adreçats a l'alumnat de 2n d'ESO. Són vuit hores en bicicleta des de les 9 fins a les 17 hores sense interrupció, amb relleus de 40 minuts aproximadament i sempre amb un centre escolar diferent. La bicicletada ofereix un programa que integra aspectes físicoesportius i formatius, atès que inclou una jornada prèvia de formació. La participació va en augment des dels 250 participants, l'any 1994, fins a prop de 2.000 els últims anys.

A partir de 2002, queda substituïda i ampliada per l'activitat "Mou-te en bici".

Implantació:

Anualment de 1994 a 2001

Estat actual:

Finalitzat

Promotor/organitzador:

Ajuntament (inicialment la Direcció d'Esports i l'Institut Municipal d'Educació; els Districtes s'hi han afegit amb posterioritat)

Cost pressupostat (en Euros):

18.000

Resultats:

L'any 2000 hi participen 1.779 joves.

Nom de l'actuació:

**Audiència pública dels nois i noies de Barcelona.
Mobilitat**

Tipus d'actuació:

Educació

Descripció:

L'audiència pública és una forma de participació a través de la qual la ciutadania fa propostes a l'Administració municipal. Aquest camí també està obert als nois i noies de Barcelona que tinguin entre 10 i 17 anys, franja d'edat corresponent als infants més grans de primària i els de secundària i nois i noies de lleure infantil i juvenil. Després d'un procés col·lectiu de reflexió, el jovent presenta les seves conclusions en una audiència pública presidida per l'alcalde. D'aquesta manera, la ciutat dona veu i participació als ciutadans i ciutadanes més joves i els permet alhora educar-se en la pràctica de la participació cívica.

El tema de la VII Audiència, corresponent a l'any 2002, és la mobilitat. Alguns dels centres docents participants també han presentat projectes relacionats amb la mobilitat, per tal de millorar el seu entorn proper i l'accés a les escoles i al casal. Són projectes resultants del treball realitzat durant tot el curs, relacionats amb els carrils bici i amb els punts d'obstacles millorables.

En la intervenció-resum dels nois i noies, es mostren molt disposats i disposades a fer servir aquest vehicle per anar a classe, al casal, o per moure's per la ciutat. Reivindiquen més carrils bici, en calçada i protegits del trànsit motoritzat, així com més respecte envers els ciclistes. El perill real o subjectiu del trànsit impedeix sovint que agafin

la bicicleta. Demanen més aparcaments, especialment als llocs on van habitualment, i més informació sobre els carrils bici existents. Es mostren crítics amb la Festa de la Bicicleta com a instrument per promoure l'ús quotidià de la bicicleta com a mitjà de transport; en canvi, desitgen que hi hagueren més campanyes publicitàries i xerrades informatives a les escoles i als casals perquè la gent s'animi a anar amb bicicleta.

Implantació:

2002

Estat actual:

Finalitzat

Promotor/organitzador:

Ajuntament (Institut Municipal d'Educació)

Cost pressupostat (en Euros):

60.000

Nom de l'actuació:**Mou-te en bici**Tipus d'actuació:

Educació

Descripció:

Aquesta activitat substitueix i amplia en els seus continguts la Bicicletada escolar, tot i reduir el nombre de participants. L'objectiu és promoure l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport urbà habitual entre l'alumnat de segon cicle d'ESO, pels avantatges ecològics i relacionats amb la mobilitat que suposa.

Mou-te en bici consta de tres fases, que es desenvolupen entre desembre i març amb els instituts participants. Inclou una jornada de presentació del projecte i formació del professorat i el treball als centres: una xerrada sobre un tema relacionat amb l'ús de la bicicleta, l'exposició itinerant "La bicicleta a la ciutat", tallers de conducció i mecànica i recorreguts guiats amb bicicleta.

En la campanya 2002/2003 participen 15 instituts d'educació secundària amb un total d'aproximadament 1.125 alumnes.

Implantació:

Anualment des de 2002

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

Ajuntament (Institut Municipal d'Educació, Direcció d'Esports, Districtes)

Cost pressupostat (en Euros):

18.000

Resultats:

L'any 2002, hi participen 1.500 estudiants de 15 i 16 anys. Uns 2.000 més visiten l'exposició.

Nom de l'actuació:

Exposició itinerant "La bicicleta a la ciutat"

Tipus d'actuació:

Educació

Descripció:

Exposició itinerant per a la promoció de la bicicleta com a mitjà de transport habitual a la ciutat. Consta de 10 plafons, elaborats per l'associació SenseFums. Des de la seva inauguració a la UPC a finals de febrer de 2001, s'ha exposat en diversos centres de la UPC (2001), així com en el marc del projecte Mou-te amb bici (2002), durant la Setmana de la Bicicleta (2002) i durant la Setmana de la Mobilitat Sostenible (2002).

Implantació:

Recurrent des de 2001

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

Sense Fums / BACC

Cost pressupostat (en Euros):

4.000 €

Nom de l'actuació:

Circuits per a bicicletes en dies festius

Sense quantificar

Tipus d'actuació:

Resultats:

Infraestructures

Tenen un èxit notable, especialment entre les famílies.

Descripció:

Són circuits urbans, carrers o carrils habilitats especialment perquè durant algunes hores dels dies festius s'hi pugui anar amb bicicleta (i a peu) sense els perills del trànsit motoritzat. Els primers són del Parc de l'Escorxador fins a la Ciutadella i un circuit pel centre antic de la ciutat. Pateixen molts defectes, com, per exemple, recorreguts sobre llambordes o vies de tramvia, i el primer ja és suprimit abans de 1987.

En compliment del Ban de l'Alcalde de 1989, i per satisfer la demanda, en 1990 se'n fan de nous a l'Eixample (4 km per a ciclistes i vianants), Sants i Vallldaura. Desapareixen de nou en 1991.

Implantació:

1986? - 1991

Estat actual:

Suprimit

Promotor/organitzador:

Ajuntament

Cost pressupostat (en Euros):

Nom de l'actuació:

Implantació de carrils bici

Tipus d'actuació:

Infraestructures

Descripció:

En juny de 1979 s'exposa a l'Associació d'Enginyers Industrials de Catalunya un projecte de fi de carrera sobre "El carril Bici de Barcelona".

En 1983, es crea el primer carril bici, anomenat "de cortesia". És vàlid només els dies festius, té una longitud total de 8 km, 5 dels quals són de llambordes i discorren entre les velles rails del tramvia. Teòricament, els ciclistes hi tenien prioritat sobre el trànsit motoritzat. El Col·lectiu "La Bici al Carrer" inaugura un carril-bici "pirata".

L'acord per la candidatura de Barcelona al congrés Velo City-97 suposa el compromís d'obrir 200 km de carrils bici fins l'any 2000. Els primers 50 quilòmetres n'estan disponibles just abans de les eleccions municipals del maig de 1995. La seva implantació no és exempta de polèmica, per la campanya en contra d'alguns mitjans de comunicació defensors de la cultura de l'automòbil, i també perquè una part d'aquests carrils bici envaeixen zones per a vianants.

En juliol de 1997, el president de la Comissió Cívica de la Bicicleta informa en roda de premsa que hi ha un total de 73,5 km de carrils bici; 35,8 km d'ells sobre vorera, 25,2 km en calçada i 12,2 km en circuits i parcs. En aquest moment, la voluntat política és de disposar de 100 km de carrils bici en 1999.

També en 1997, l'Ajuntament elabora un manual de criteris de disseny de carrils bici en tres volums.

A mitjans de 2000, els criteris municipals d'implantació de carrils bici preveuen que, com a criteri general, els carrils bici es faran per la calçada i segregats si la vorera és de 5 m o menys d'amplada. Es fa una prova pilot de senyalització amb pintura vermella del carril bici a les cruïlles del Paral·lel i a la part alta de la Diagonal; més tard, aquesta senyalització s'estén a l'Eixample.

El 27 d'octubre de 2000, el Plenari de l'Ajuntament aprova unànimement la Xarxa Bàsica de la Bicicleta, amb la previsió de completar-la l'any 2007, fins arribar a assolir més de 200 km de carril bici.

Mig any més tard, s'informa als membres de la Comissió Cívica de la Bicicleta que "els tècnics municipals del grup de treball d'Infraestructures van acordar la possibilitat d'implantar carrils bici de la xarxa bàsica sobre la vorera, si aquesta és de 5 m o més d'amplada".

Des de finals de 2002, la Web de la Bici informa que "tots els carrils nous seran d'una amplada mínima de 1,2 metres i segregats, és a dir, ni per damunt de la vorera ni pintats sobre l'asfalt. Així augmentem a la vegada la seguretat dels ciclistes i dels vianants. També es crearan enllaços per unir els nombrosos carrils que actualment queden tallats perquè els ciclistes no es vegin obligats a circular per carrers que no són segurs. Els carrils que són habitualment envaïts per cotxes mal aparcats es segregaran de la circulació a través de separacions físiques a base de voreres o rugositats."

Actualment, hi ha 107 km de carril bici implantats.

Implantació:

Des de 1983

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

Ajuntament

Cost pressupostat (en Euros):

Sense quantificar

Nom de l'actuació:

Pla d'Actuació Municipal (PAM 1999-2003)

Tipus d'actuació:

Infraestructures

Descripció:

El Pla d'Actuació Municipal es presenta al públic el 17 de novembre de 1999. Entre les 20 prioritats per al període 1999-2003 hi ha, en el punt 10: assolir 100 km de carril bus, 150 km de carril bici, 2.000 places de càrrega i descàrrega, i 3.000 places d'aparcament per a motos. Això vol dir que es preveu la creació d'uns 50 km de carril bici nou.

Implantació:

Des de 1999

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

Ajuntament

Cost pressupostat (en Euros):

721,2 milions (total PAM)

Nom de l'actuació:**Xarxa bàsica de la bicicleta**Tipus d'actuació:

Infraestructures

Descripció:

D'unies reunions entre membres d'Amics de la Bici i de La Farinera, Ateneu del Clot sorgeix el primer plànol de xarxa bàsica de carrils bici a Barcelona, l'any 1989. Aquesta proposta és presentada a l'Ajuntament.

En els anys següents, es van construir carrils bici d'acord amb la disponibilitat d'espai i recursos, però sense una planificació global. De fet, en les diferents àrees municipals no hi ha una coordinació en aquest sentit, la qual cosa queda palesa en les reunions de preparació de la Xarxa Bàsica. Aquesta és aprovada finalment pel Plenari de l'Ajuntament el 27-10-2000.

Posteriorment, es critica que s'estigui fent el projecte de remodelació al Pg. Maragall sense incloure carril-bici, tot i estar aprovat com a part de la xarxa bàsica. (No va passar el vist-i-plau de la Comissió d'Obres.) Arran d'aquest incident, l'Alcalde emet una circular que recorda l'obligació d'incloure els carrils bici aprovats. Des de les entitats Amics de la Bici, BACC i TMB s'insisteix en trobar una solució per a aquesta connexió important, que podria ser un carril combinat de bus i bicicletes.

Tot i així, el compliment d'allò establert com a Xarxa Bàsica de la Bicicleta és relatiu. Una altra obra recent, la remodelació de la Carretera de Sants, tampoc no té en compte el prescriptiu carril bici.

Implantació:

Des de 2000

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

Ajuntament

Cost pressupostat (en Euros):

Sense quantificar

Nom de l'actuació:

Carrers de prioritat invertida a Gràcia

Tipus d'actuació:

Infraestructures

Descripció:

L'any 2002 comencen a implantar-se a Gràcia els primers carrers amb prioritat invertida - és a dir, el vianant gaudeix de la màxima prioritat de pas, després la bicicleta i al final els vehicles de motor. Aquesta prova pilot s'implanta en 12 carrers estrets i de trànsit moderat, amb una senyalització provisional que inclou el símbol de la bicicleta.

Implantació:

Des de 2002

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

Ajuntament (Comissió Cívica / Àrea de Mobilitat)

Cost pressupostat (en Euros):

Sense quantificar

Nom de l'actuació:**Ronda Verda**Tipus d'actuació:

Infraestructures

Descripció:

En debat des de l'any 2000, a principis del 2002 es presenta l'estudi de viabilitat a la Comissió Cívica de la Bicicleta. D'acord amb el projecte, un traçat de 60 quilòmetres de carril bici envoltarà la ciutat de Barcelona el 2005. A partir del ja existent a la vora del riu Besòs, continuarà per la carretera de les Aigües, l'Hospitalet, Montjuïc i la façana marítima. El projecte integra 29 trams homogenis amb la longitud i les fases de temporalització per a la seva execució, dels quals cinc ja estan creats i la resta s'aniran realitzant en el transcurs dels pròxims anys. L'objectiu és obrir algun tram durant el present mandat i posar la identificació de Ronda Verda.

Els municipis afectats són Barcelona, L'Hospitalet, Esplugues, Montcada, Santa Coloma, Badalona, Sant Adrià. També estan implicats en aquest projecte el Consorci del Parc de Collserola, el Ministeri de Foment, Barcelona Regional, i els Consells Comarcals del Barcelonès i del Baix Llobregat.

Implantació:

Des de 2001

Estat actual:

En fase d'implantació

Promotor/organitzador:

Ajuntament / Consells Comarcals Barcelonès i Baix Llobregat

Cost pressupostat (en Euros):

Consell Comarcal del Barcelonès pel estudi de viabilitat

Nom de l'actuació:

Ban de l'Alcalde sobre carrils bici segregats

Tipus d'actuació:

Política interna

Descripció:

Ban de l'Alcalde sobre carrils bici segregats

Implantació:

2000

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

Ajuntament

Cost pressupostat (en Euros):

Sense quantificar

Nom de l'actuació:

Instrucció de l'Alcalde sobre la implantació de la xarxa bàsica

Tipus d'actuació:

Política interna

Descripció:

Davant l'incompliment reiterat de l'acord municipal sobre la xarxa bàsica de la bicicleta, amb data de 31-5-2001 s'obté una Instrucció de l'Alcalde a tots els Serveis implicats sobre la implantació obligada de la xarxa bàsica de la bicicleta. La Instrucció diu textualment: "Atesa l'aprovació amb data 20 d'octubre del 2000 de la Xarxa de Carrils Bici de Barcelona, es fa necessari garantir la seva inclusió en els vials previstos, com a element bàsic de la distribució i usos de l'espai viari que afecta la mobilitat." Així mateix, amb data 5-6-2001, s'emet una Instrucció als Serveis (a proposta de la Comissió d'Obres) que diu: "Els projectes que afecten vials inclosos en la Xarxa de Carril Bici de Barcelona hauran d'incloure en el seu disseny la reserva d'espai i l'execució del corresponent carril bici en la calçada."

Implantació:

2001

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

Ajuntament

Cost pressupostat (en Euros):

Sense quantificar

Nom de l'actuació:

Patrulles de la Guàrdia Urbana en bicicleta

Tipus d'actuació:

Política interna

Descripció:

A partir de 1993, hi ha personal de vigilància de les platges i parcs que va en bicicleta en l'exercici de les seves funcions. Patrulles de la Guàrdia Urbana fan el seu servei amb bicicleta als Districtes de l'Eixample, Ciutat Vella i Gràcia, recorrent especialment els carrils bici.

Implantació:

Des de 1999

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

Ajuntament

Cost pressupostat (en Euros):

Sense quantificar

Nom de l'actuació:

Pla Estratègic de la Bicicleta a Barcelona

Tipus d'actuació:

Política interna

Descripció:

Els preparatius del Pla Estratègic de la Bicicleta remunten als anys 90, sota el nom de Pla Director de la Bicicleta. En el BOP del 14 de març de 2002, es licita finalment la redacció del pla estratègic de la bicicleta.

Implantació:

Des de 2002

Estat actual:

En redacció

Promotor/organitzador:

Ajuntament

Cost pressupostat (en Euros):

36.060,73 (redacció)

Nom de l'actuació:

Sense quantificar

**Adopció de la Declaració d'Amsterdam sobre el dret
d'anar en bicicleta**

Tipus d'actuació:

Política interna

Descripció:

La Declaració d'Amsterdam és la resolució final del congrés Velo Mundial 2000 ; és una crida a l'acció dels responsables polítics a tots els nivells, perquè implantin plans estratègics de la bicicleta amb objectius concrets i mesurables. Com a segona Administració catalana després de la Generalitat, i a proposta de les entitats representades en la Comissió Cívica de la Bicicleta, l'Ajuntament va adoptar els principis d'aquesta Declaració com a mesures de govern a mitjans de 2001, la qual cosa propicia i impulsa l'elaboració d'aquest pla estratègic.

Implantació:

2001

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

Ajuntament (Comissió Cívica de la Bicicleta)

Cost pressupostat (en Euros):

Nom de l'actuació:**Cities for Cyclists network (Xarxa de Ciutats per a Ciclistes)**Tipus d'actuació:

Política interna

Descripció:

Cities for Cyclists es va fundar en 1991, durant el congrés Velo-city de Milà (Itàlia), quan cinc ciutats - Erlangen (Alemanya), Groningen (Països Baixos), Næskov (Dinamarca), Nottingham (Regne Unit) i Winterthur (Suïssa) - van signar la Declaració de Ciutats per a Ciclistes, amb la finalitat de planificar una política sostenible i integrada d'urbanisme i transport, de manera que la ciutadania usés la bicicleta en lloc del cotxe.

Barcelona se'n va fer membre en 1995. L'any 2000, aquest projecte de la Federació Europea de Ciclistes (ECF) se'n va independitzar, quedant, però, com a membre afiliat de l'ECF.

L'objectiu de Cities for Cyclists és establir una xarxa de ciutats que treballin en la promoció de la bicicleta en àrees urbanes, i afavorir-hi l'intercanvi de coneixements. una part important de les activitats és la distribució d'informació rellevant sobre els resultats de la investigació en aquest àmbit. Una altra part essencial és la millora de la col·laboració entre els usuaris i els tècnics i polítics municipals. Els beneficis i serveis que ofereix Cities for Cyclists als seus membres són:

+ l'Informe de la investigació sobre bicicletes (Bicycle Research Report), que es publica 11 vegades a l'any

+ informació sobre les activitats de les ciutats membres, p. ex. mapes ciclistes i altres publicacions sobre el tema de la bicicleta

+ el butlletí Cities for Cyclists newsletter

+ altres publicacions rellevants per als membres.

La quota anual s'estableix en 5 euros per 1.000 habitants, amb un mínim de 900 euros i un màxim de 1.600 euros. El març de 2002, Cities for Cyclists tenia 30 ciutats membres de 14 països europeus.

Implantació:

Des de 1995

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

Ajuntament (Comissió Cívica de la Bicicleta)

Cost pressupostat (en Euros):

1.600 (quota de subscripció anual)

Nom de l'actuació:

Manual sobre els carrils bici de Barcelona

Tipus d'actuació:

Política interna

Descripció:

En febrer de 1997, el Gabinet d'Estudis Urbanístics del Sector d'Urbanisme elabora un conjunt de quatre manuals sobre el carril bici a Barcelona:

Carril Bici. Inventari d'itineraris existents

Carril Bici. Criteris de disseny

Carril Bici. Proposta de Xarxa Bàsica

Carril Bici. Proposta de Xarxa Bàsica (2000-2006)

Implantació:

1997

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

Ajuntament (Sector d'Urbanisme)

Cost pressupostat (en Euros):

Sense quantificar

Nom de l'actuació:

Comissió Cívica de la Bicicleta de Barcelona

Tipus d'actuació:

Política interna

Descripció:

La Comissió Cívica de la bicicleta té els seus orígens en els contactes entre l'Ajuntament i les entitats del món de la bicicleta, mantingudes amb interrupcions des de l'any 1985 sota els noms de "comissió mixta", "grup de treball" o "comissió cívica de la bicicleta". En 1985, en formen part, entre altres, la FAVB, la Federació Catalana de Ciclisme, Amics de la Bici, mitjans de comunicació i diverses àrees de l'Ajuntament.

D'aquell temps data també el Ban de l'Alcalde sobre la circulació de bicicletes, del 15 de novembre de 1989, el qual disposa en el seu article novè la creació d'un "grup de treball format per representants municipals de les diferents Àrees afectades, així com de les entitats públiques i privades que tenen com a finalitat la promoció de l'ús de la bicicleta."

El 4 de maig de 1993, es va crear formalment l'actual Comissió Cívica de la Bicicleta de Barcelona, sota la presidència del regidor Joan Torres.

Aquesta comissió és un organisme de participació ciutadana de l'Ajuntament de Barcelona que aplega les principals entitats de promoció de la bicicleta, així com representants de diversos àmbits de l'Ajuntament i altres organismes relacionats amb la bicicleta. Des de la Comissió Cívica es proposen mesures per incrementar els carrils bici a la ciutat, així com la promoció d'aquest mitjà de transport mitjançant edicions de guies, celebracions

d'esdeveniments ciclistes, convenis amb les entitats, mesures de govern, etc. Actualment, es reuneix en sessió plenària dues vegades a l'any, mentre els grups de treball sobre temes concrets tenen el seu propi calendari. Fins l'any 2000, la Comissió no disposa de pressupost propi.

Implantació:

Des de 1985

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

Ajuntament / entitats cíviques

Cost pressupostat (en Euros):

72.000 (any 2002, incloent-hi el Pla Estratègic)

Nom de l'actuació:

**Conveni amb entitats per promoure l'ús de la
bicicleta**

Tipus d'actuació:

Promoció

Descripció:

La Comissió Cívica dona suport econòmic a entitats perquè promoguin l'ús de la bicicleta en general. Els beneficiaris durant els anys 2001 i 2002 són la Universitat Politècnica de Catalunya, que elabora una guia de la bicicleta destinada a la comunitat universitària, i el Bicicleta Club de Catalunya.

Implantació:

Des de 2001

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

Ajuntament

Cost pressupostat (en Euros):

6.010 (any 2001)

Nom de l'actuació:

Fem-ho B

Tipus d'actuació:

Promoció

Descripció:

Dintre de la campanya institucional "Fem-ho B", s'inclou la invitació de fer servir la bicicleta, junt amb la visita a l'exposició del SEPU.

El símbol de la campanya i la bicicleta també apareixen junts en l'entorn de la setmana de la mobilitat.

Implantació:

Des de 2002

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

Ajuntament

Cost pressupostat (en Euros):

Sense quantificar

Nom de l'actuació:**Festa de la bicicleta**Tipus d'actuació:

Promoció

Descripció:

En l'inici de la Festa de la Bicicleta trobem les reivindicacions lúdiques amb bicicleta de finals dels anys 70, com la manifestació amb bicicleta per Barcelona en el marc de la campanya "Fem la ciutat habitable", organitzada per la Societat Naturista Vegetariana en 1977, i, l'any següent, els cent mil manifestants que recorren, a peu i en bicicleta, els carrers de Barcelona sota el lema "Lluitant per una nova vida".

L'any 1981, l'Ajuntament comença a organitzar un esdeveniment lúdic massiu amb bicicleta. Amb els anys, aquest circuit urbà d'un sol matí va millorant les condicions del seu recorregut i ampliant l'espai que ocupa en la via pública, i va incorporant nous elements com són el Joc sobre Rodes, un servei de lloguer de bicicletes o un circuit infantil per als més menuts. L'any 2002, posa punt final a la Setmana de la Bicicleta.

Compta normalment amb un patrocinador: Gas Natural, Panys y Company o, últimament, Don Piso.

Especialment durant els primers anys, i fins 1997, la Festa de la Bicicleta és escenari no només de l'esbarjo distès i saludable d'una multitud de ciclistes, sinó també de la denúncia pública, les reivindicacions i la crítica a l'Ajuntament que articulen les associacions d'usuaris de la bicicleta.

Implantació:

Anualment des de 1981

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

Ajuntament

Cost pressupostat (en Euros):

Regidoria d'Esports

Resultats:

Cada any, i en funció del temps que fa, hi participen entre 25.00 i prop de 50.000 persones (inscrites). La participació de famílies amb criatures petites és considerable. L'Ajuntament en fa una valoració molt positiva, però des de les entitats i a la VII Audiència Pública dels nens i nenes a Barcelona es qüestiona la seva utilitat per promoure l'ús habitual de la bicicleta a la ciutat.

Nom de l'actuació:

Pacte per la Mobilitat

Tipus d'actuació:

Promoció

Descripció:

El Pacte per la Mobilitat el signen, el 22 de juliol de 1998, l'Ajuntament de Barcelona i més de quaranta entitats i associacions socials i ciutadanes per tal de treballar conjuntament sobre la mobilitat de la ciutat amb criteris de sostenibilitat.

En la reunió plenària del 16 de març de 2000, la primera des de la signatura, queda palès el malestar per la gestió i utilització que l'Ajuntament de Barcelona ha fet de l'acord durant els quasi dos anys de vigència. A partir d'aquest moment, s'intensifiquen els treballs i les reunions.

L'objectiu número 9 del pacte (el penúltim) és el de "fomentar de l'ús de la bicicleta com a mode habitual de transport". S'hi defineixen les accions que s'han de portar a terme per tal d'aconseguir-ho:

- + Ampliar, racionalitzar i millorar la xarxa d'itineraris i de carrils bici amb espais protegits i senyalitzats, i definir els llocs adients d'estacionament.

- + Potenciar el transport de bicicletes al metro i als ferrocarrils de la regió metropolitana.

- + Promoure el coneixement i respecte a les normes de circulació per part dels usuaris i usuàries de la bicicleta.

- + Adherir-se al projecte europeu EuroVelo de construcció d'una ronda costanera per a bicicletes.

Entre les activitats del Pacte, s'estan editant publicacions sobre la temàtica (tirada d'uns 2.000 exemplars), així sobre el que és el Pacte per la Mobilitat, els vianants, el

camí escolar, ... Encara no hi ha publicació sobre la bicicleta.

Implantació:

Des de 1998

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

Ajuntament

Cost pressupostat (en Euros):

8.500 (per publicació)

Nom de l'actuació:

Publicacions

Tipus d'actuació:

Promoció

Descripció:

En els últims anys, l'Ajuntament ha participat en la publicació o ha editat nombroses publicacions de promoció de la bicicleta. Per esmentar-ne només algunes, són:
Barnabici. Guia de la bicicleta a Barcelona (1994, 1997, 2001)

Libro de ponencias del Xº Congreso Internacional de Planificación para la Bicicleta (Ajuntament i altres, 1997)

A Pie y en bicicleta por la ciudad (OMS, 1998)

El Pacte per la Mobilitat (1998)

Web "Moure's en bici per Barcelona" (2002)

Implantació:

Des de 1997

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

Ajuntament

Cost pressupostat (en Euros):

Sense quantificar

Nom de l'actuació:

Setmana de la bicicleta

Tipus d'actuació:

Promoció

Descripció:

La Setmana de la Bicicleta, celebrada per primera vegada entre els dies 21 i 26 de maig del 2002, és un pas més en la línia ja encetada el seu dia per la Festa de la Bicicleta, de promoure l'ús de la bicicleta mitjançant actes lúdics i festius. El programa d'aquesta setmana inclou una conferència inaugural, una cursa de mitjans de transport, una exposició al metro, l'anomenada Operació Ring-Ring, cicles de cinema, presentacions de mesures permanents, sortides nocturnes, un circuit de seguretat viària de la Guàrdia Urbana etc., i finalitza el 26 de maig amb la Festa de la Bici. Tot plegat, és una crida a moure's pedalejant i una invitació a comprovar-ne els seus avantatges.

Hi ha la vocació de consolidar aquesta setmana per altres anys. L'any 2003, el pressupost d'aquesta setmana augmenta en un 50% (sense comptar-hi la Festa de la bicicleta) respecte a l'any anterior.

Implantació:

Anualment des de 2002

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

Ajuntament

Cost pressupostat (en Euros):

9.000 ('any 2003); Festa de la bicicleta a part

Nom de l'actuació:

Web de la bicicleta

Tipus d'actuació:

Promoció

Descripció:

A finals de 2001, es crea un grup de treball en el si de la Comissió Cívica de la Bicicleta, per abordar la creació i els continguts d'una web municipal sobre la bicicleta, en la mateixa línia de les que ja existeixen per al trànsit motoritzat i pels vianants.

Un any més tard s'implanta la web "Moure's en bici per Barcelona" <<http://www.bcn.es/bicicleta/cat/index.htm>> en català, castellà i anglès. En diverses planes, inclou el mapa de carrils bici i aparcaments; consells de circulació, manteniment de la bicicleta i seguretat contra robatoris; iniciatives i projectes municipals; exemples d'altres ciutats; enllaços, etc.

Implantació:

Des de 2002

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

Ajuntament

Cost pressupostat (en Euros):

pendent Comissió Cívica

Resultats:

En general, la web ha estat valorada molt positivament pels usuaris i usuàries.

Nom de l'actuació:

Ban de l'Alcalde sobre la circulació de bicicletes

Tipus d'actuació:

Promoció

Descripció:

Aquest Ban, fruit de vuit anys de negociacions entre les entitats i l'Ajuntament, és una expressió de la voluntat política municipal per "la promoció de l'ús de la bicicleta com a element de mobilitat i de passeig dins de la ciutat de Barcelona". És un ban atípic per la seva forma i el contingut.

S'havia de publicar coincidint amb les 24 Hores per Barcelona amb Bicicleta de 1989, però va arribar amb alguns dies de retard i modificacions importants sobre la versió pactada.

L'article 1 explicita que "l'Administració Municipal afavorirà la utilització de la bicicleta i prendrà, en conseqüència, les mesures complementàries pertinents". L'article 2 regula el dret de circular en bicicleta en àrees de vianants, bulevards, parcs i altres indrets restringits al trànsit rodat, així com el tancament al trànsit motoritzat de determinats carrers de l'Eixample durant els dies festius; l'article 3 estableix la reserva d'espais per a bicicletes en els aparcaments municipals; l'article 4, la velocitat màxima dels ciclistes en zones restringides i la prioritat dels vianants en aquestes. Els articles 5 i 6 ressalten l'obligació dels ciclistes de respectar les normes de trànsit i la sancionabilitat de les infraccions al respecte. Amb l'article 7, es compromet la Guàrdia Urbana a vetllar per la seguretat i la fluïdesa en la circulació de bicicletes; l'article 8 és el compromís municipal a tenir "en compte la

circulació de bicicletes en totes aquelles obres de nova infraestructura i de vialitat que ho permetin"; i, per últim, l'article 9 anticipa la creació del que després serà la Comissió Cívica de la Bicicleta.

Se'n denuncia repetidament l'incompliment respecte de l'article 8.

Avui en dia, l'Ajuntament admet que el seu contingut requeriria una actualització i un nou compromís més d'acord amb l'actualitat.

Implantació:

1989

Estat actual:

Vigent

Promotor/organitzador:

Ajuntament (Alcaldia)

Cost pressupostat (en Euros):

Sense quantificar

Resultats:

Innovador i capdavanter a l'Estat Espanyol per la seva època (amb el "Código de la Circulación" de 1934 encara en vigor), fa importants avanços en la promoció de la bicicleta en ciutat.

Nom de l'actuació:**Barnabici. Guia de la bicicleta a Barcelona**Tipus d'actuació:

Promoció

Descripció:

Aquesta guia, la primera edició de la qual es va publicar en 1994 amb un pressupost de 9.000 euros, és producte d'una reivindicació de les associacions d'usuaris de la bicicleta que remunta als anys 80. La segona edició d'aquesta guia es va fer l'any 1997, la tercera, reestructurada i amb un nou format més gran, en 2001, amb una tirada de 70.000 exemplars.

La guia consta d'un mapa plegable de Barcelona amb els carrils bici existents i previstos, els aparcaments i altres serveis per una cara, i per l'altra, una sèrie d'informacions complementàries d'utilitat, com són els consells de seguretat, la prevenció de robatoris, la reparació d'avaries comunes, les condicions i els horaris del transport de bicicletes en metro, FGC i Renfe, algunes activitats i proves ciclistes, els contactes amb les entitats i empreses del àmbit de la bicicleta, així com altres telèfons d'interès.

Especialment en els consells de seguretat s'observa un clar progrés des d'una visió més aviat conservadora que demana als ciclistes que no molestin, cap a l'acceptació de la bicicleta com a element normal del trànsit, amb consells que s'ajusten cada vegada més a les necessitats reals de seguretat viària i dels i de les ciclistes i a l'eficiència del pedaleig.

No ha prosperat, fins ara, l'intent de fer una guia més completa, com les de Nova York, París o Budapest, per citar-ne alguns exemples.

Implantació:

Des de 1994

Estat actual:

3a edició esgotada

Promotor/organitzador:

Ajuntament (Comissió Cívica de la Bicicleta)

Cost pressupostat (en Euros):

72.000 (edició 2001)

Resultats:

Hi ha molta demanda ciutadana per la guia.

Nom de l'actuació:

Banderoles Viu Barcelona en Bici

Tipus d'actuació:

Promoció

Descripció:

A la tardor de 1997, i coincidint amb la celebració del congrés Velo-city '97 a Barcelona, les banderoles promocionals de molts carrers porten en el seu revers la inscripció "Viu Barcelona en Bici. Fes civisme". Aquesta col·locació, i en un sol color, ve condicionada pel fet que, així, no suposa una despesa pel consistori. Els destinataris lògics, els conductors d'automòbils, perceben el missatge - i així s'ha explicat - de reüll quan miren pel retrovisor.

Implantació:

1997

Estat actual:

Finalitzat

Promotor/organitzador:

Ajuntament (Via Pública)

Cost pressupostat (en Euros):

Sense quantificar

Nom de l'actuació:

Bicicletes dels districtes

Tipus d'actuació:

Promoció

Descripció:

100 de les 350 bicicletes fetes especialment per al congrés Velo-city '97 es posen a disposició de diversos serveis municipals, entre ells, els Districtes (dues cadascun) i la Guàrdia Urbana.

Implantació:

Des de 1998

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

Ajuntament (Via Pública)

Cost pressupostat (en Euros):

Sense quantificar

Nom de l'actuació:

Consideració de la bicicleta a l'Operació Nadal

Tipus d'actuació:

Promoció

Descripció:

La bicicleta és considerada com a vehicle prioritari que no pateix restriccions en l'accés al centre de la ciutat. En el context de l'Operació Nadal no se'n fa cap més promoció que l'esment (i no pas sempre) entre els modes de desplaçament desitjables.

Implantació:

Anualment des de 1993

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

Ajuntament (Via Pública)

Cost pressupostat (en Euros):

Sense quantificar

Nom de l'actuació:

Info-bici

Tipus d'actuació:

Promoció

Descripció:

Aquest servei d'informació es realitza dintre de les tasques encomanades al Servei d'Atenció i Informació al Ciutadà de l'Àmbit de la Via Pública. En col·laboració amb les entitats membres de la Comissió Cívica de la Bicicleta, aquest punt d'informació específica sobre la bicicleta recull en una base de dades la informació disponible sobre aparcaments per a bicicletes, carrils bici, itineraris, activitats, projectes i entitats relacionades amb la bicicleta. La informació es pot demanar directament al SAIC o al telèfon 93 402 35 15, de 8.30 a 19 h. També es publica un full que informa d'aquest servei.

Després d'alguns anys de funcionament, aquest servei deixa d'oferir informació, i queda incorporat en les Oficines d'Atenció al Ciutadà.

Implantació:

1994-1999

Estat actual:

Tancat

Promotor/organitzador:

Ajuntament (Via Pública)

Cost pressupostat (en Euros):

Sense quantificar

Nom de l'actuació:

2.404 (estudi de viabilitat)

Ciclobus

Tipus d'actuació:

Promoció

Descripció:

Adaptació d'autobusos antics per ser punts mòbils de lloguer de bicicletes. Es tracta de dues o tres unitats, que funcionarien els caps de setmana en punts turístics. La inversió inicial d'uns 3 milions de pessetes per autobús seria assumida per TMB, que la recuperaria en part amb el benefici del lloguer. La finalitat d'aquest servei és:

- + millora de l'oferta turística,
- + millora de l'oferta de transport públic,
- + impuls a l'ús de la bicicleta,
- + millora de la imatge de la ciutat.

Fet l'estudi de viabilitat i els càlculs pertinents, aquesta actuació ha quedat pendent d'implantació.

Implantació:

Des de 2002

Estat actual:

Pendent d'implantació

Promotor/organitzador:

Ajuntament / TMB

Cost pressupostat (en Euros):

Nom de l'actuació:

Operació Ring-Ring

Tipus d'actuació:

Promoció

Descripció:

L'Operació Ring-Ring és una campanya de sensibilització per a l'ús de la bicicleta en els desplaçaments quotidians, per anar a la feina, a estudiar o a altres llocs. Basant-se en experiències de gran repercussió ciutadana d'altres països com Canadà o Bèlgica, la primera Operació Ring-Ring de l'Estat espanyol es va organitzar a Barcelona l'any 1999, per part d'Amics de la Bici i en col·laboració amb altres entitats.

L'operació consisteix essencialment en una campanya d'informació i, durant un matí feiner, en l'acollida de les persones que es desplacen amb bicicleta en stands repartits en diversos punts de la ciutat. Allí se'ls ofereix un petit esmorzar, informació i intercanvi d'experiències, així com una bossa amb regals que inclouen sempre un timbre (d'aquí el nom "Ring-Ring"). Igualment, poden participar en una enquesta sobre l'ús que fan de la bicicleta i sobre els problemes més freqüents.

L'any 2002 es fan dues Operacions Ring-Ring. La primera s'inscriu plenament en les activitats de la Setmana de la Bicicleta, dirigida a la ciutadania en general. Per la segona, a la tardor, el dispositiu es dirigeix específicament envers un col·lectiu definit i molt important: l'estudiantat de secundària, complementant i ampliant així les activitats de Mou-te en bici.

Implantació:

Anualment des de 1999

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

Amics de la Bici / Associació per a la promoció de la Bicicleta

Cost pressupostat (en Euros):

13.500 (edició maig 2002)

Nom de l'actuació:**24 hores amb bici per Barcelona**Tipus d'actuació:

Promoció

Descripció:

Les 24 hores amb bici per Barcelona tracten de sensibilitzar la ciutadania pels problemes del trànsit i la contaminació que comporta, i alhora descobrir la ciutat d'una manera entretinguda i amb noves perspectives. Reivindiquen l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport a tota hora i a qualsevol barri, i fins i tot, en combinació amb el transport públic, als municipis de l'entorn.

Organitzades per les entitats en defensa de la bicicleta, ha comptat en algunes edicions amb el suport de l'Ajuntament i, fins i tot, amb la participació de l'Alcalde a partir de 1989.

Consisteixen en un seguit continu de 13 rutes urbanes amb bicicleta, de dues hores de duració cadascuna excepte la primera i l'última, que són d'una hora, de forma que, qui vulgui, pot desplaçar-se amb bicicleta durant les 24 hores ininterrompudament.

Implantació:

Anualment 1986 -1998

Estat actual:

Finalitzat

Promotor/organitzador:

Amics de la Bici / La Farinera / Biciclot

Cost pressupostat (en Euros):

24.000 (l'any 1994)

Resultats:

L'èxit popular i reivindicatiu d'aquesta activitat va donar impuls a la política municipal en favor de la bicicleta. En 1989, hi havia 1.500 participants; en 1998, n'hi havia 3.000.

Nom de l'actuació:

Concurs de Fotografia Memorial Vicenç Bagan "La Bicicleta a la ciutat"

Tipus d'actuació:

Promoció

Descripció:

Aquest certamen, organitzat per les entitats d'usuaris amb el suport de l'Administració municipal i autonòmica, pretén ser una eina per afavorir el coneixement, l'acceptació i la utilització de la bicicleta com a mitjà de transport vàlid i efectiu a la ciutat, així com estimular l'intercanvi d'experiències entre els ciclistes urbans. Al mateix temps, vol ser un homenatge a un company que combinava el gust per la fotografia amb la seva militància a favor de la bicicleta. Inclou un premi especial Vicenç Bagan per a la foto-denúncia que millor reflecteixi la problemàtica quotidiana del/de la ciclista a la ciutat. Les fotos participants s'exposen de forma itinerant en diversos llocs: en un stand específic durant la setmana de la mobilitat i després en locals d'organismes i associacions. En l'edició de 2002, hi van participar més de 160 fotos.

Implantació:

Anualment des de 2000

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

Amics de la Bici / Trèvol

Cost pressupostat (en Euros):

4994,99 (l'any 2002)

Resultats:

L'exposició rep 50.000 visitants durant els 4 dies de les Carpes de la Bici de l'any 2002.

Nom de l'actuació:

Jornades tècniques

Tipus d'actuació:

Promoció

Descripció:

Aquesta iniciativa sorgeix del grup de treball d'Infraestructures de la Comissió Cívica de la Bicicleta. Els dies 24 i 25 d'octubre de 2001, es duen a terme a la UPC les jornades tècniques sobre Bicicleta i Mobilitat, amb la participació de ponents i assistents de tot l'Estat en les diverses sessions de debats i propostes.

Implantació:

2001

Estat actual:

Finalitzat

Promotor/organitzador:

Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya

Cost pressupostat (en Euros):

Sense quantificar

Nom de l'actuació:

Campanya de promoció de la bicicleta entre les entitats juvenils

Tipus d'actuació:

Promoció

Descripció:

L'objectiu d'aquesta campanya és que les associacions juvenils protagonitzin la seva pròpia campanya de promoció de l'ús de la bicicleta i alhora puguin fer-la servir com a mitjà normalitzat per a realitzar la seva tasca associativa. La campanya es desenvolupa en dues fases. La primera, entre el mesos de maig i juny, consisteix en la realització d'unes sessions de formació teòriques i pràctiques. La segona fase comença amb la signatura de l'Acord per a la promoció de l'ús de les bicicletes a les associacions juvenils de Barcelona, signat per la Comissió Cívica de la Bicicleta, el Consell de la Joventut de Barcelona, les quatre associacions membres del CJB que porten endavant la campanya cada any, i Biciclot. En aquest acte es lliuren en concepte de préstec i per un període d'un any, dues bicicletes a cada associació participant a la campanya per ser utilitzades per activitats associatives. També en aquesta segona fase les quatre associacions realitzen una campanya amb l'edició de material gràfic propi, i amb l'objectiu últim de promoure l'ús de les bicicletes entre els i les joves. La campanya la van desenvolupar, l'any 2001 el Consell de la Joventut d'Horta-Guinardó, la Germanor Escolta de Catalunya, Joves d'Esquerra Verda-Joves amb Iniciativa, i la Taula de Joves de Sant Andreu. Entre el 2002 i el 2003, quatre associacions més del CJB duren a terme la campanya.

A partir de l'any 2003, està previst ampliar aquesta iniciativa també a les entitats de l'Agenda 21 BCN.

Implantació:

Des de 2001

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

Consell de la Joventut de Barcelona en conveni amb la Comissió Cívica de la Bicicleta

Cost pressupostat (en Euros):

4.207 (any 2002)

Nom de l'actuació:

Congrés Velo-city '97

Tipus d'actuació:

Promoció

Descripció:

Velo-city és el principal congrés mundial sobre la bicicleta. És bianual, i cobreix tots els aspectes de l'ús d'aquest vehicle excepte les competicions professionals. A Barcelona, reuneix més de 500 persones de tot el món: polítics, tècnics, investigadors, consultors i usuaris, que varen debatre, especialment, sobre l'ús de la bicicleta en les àrees urbanes, però també sobre el ciclisme recreatiu, la seguretat viària o la tecnologia al servei dels ciclistes. Aquest 10è Congrés Internacional de Planificació per a la Bicicleta, Velo-city '97, és també un important fòrum d'intercanvi d'experiències, ja que és la primera vegada que s'obre plenament als participants de Sudamèrica i l'Estat espanyol, amb traducció a l'anglès i al castellà de totes les sessions.

El congrés compta amb un important suport de la Unió Europea, no només en les aportacions econòmiques, sinó amb un discurs del Comissari de Transport Neil Kinnock mateix.

També representa un repte per mostrar als congressistes estrangers la ciutat comtal preparada per la bicicleta, condició "sine qua no" per organitzar aquest congrés. Els dos anys de preparatius i el congrés mateix serveixen per construir més carrils bici (tot i que es va reduint la promesa inicial a la meitat), per proporcionar més places en els pàrquings subterranis, per fer una nova edició de la guia, per omplir els carrers de banderoles que invitaven a

fer servir la bicicleta i per passejar les vistoses bicicletes del congrés per tota la ciutat. També és en aquest context del congrés que Barcelona s'adhereix a la xarxa de Ciutats per a Ciclistes.

Implantació:

1997

Estat actual:

Finalitzat

Promotor/organitzador:

Federació de Ciclistes Europeus / Ajuntament /
Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta

Cost pressupostat (en Euros):

338.342,58 (balanç final)

Resultats:

Dóna impuls a una sèrie d'actuacions de promoció de la bicicleta a la ciutat, les quals, però, reben la crítica d'haver rebaixat el plantejament inicial.

Nom de l'actuació:

La bici al metro

Tipus d'actuació:

Promoció

Descripció:

El metro de Barcelona s'ha anat obrint progressivament al transport de bicicletes. Aquest procés es pot observar des de l'any 1990, quan admet bicicletes els diumenges de 6 a 14 h. Un any més tard, l'horari s'amplia fins a les 16 h, i de 21 a 23 h, per facilitar el retorn dels ciclistes dels circuits festius. Els esforços per mostrar la ciutat favorable a l'ús de la bicicleta en el X Congrés internacional de planificació per a la bicicleta, Velo-city '97, fan possible que s'ampliés l'horari al nivell actual a mitjans de 1997.

Excepte durant les hores punta dels dies feiners (6.30-9.30 h i 16.30-20-30), sempre es pot portar la bicicleta al metro; dissabtes, festius, i durant els mesos de juliol i agost, tot el dia.

En juny de 2000 s'edita el díptic "Metro & Bici" en català, castellà i anglès, explicant les normes i els horaris per transportar bicicletes amb el metro.

Implantació:

Des de 1990

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

TMB

Cost pressupostat (en Euros):

Sense quantificar

Nom de l'actuació:**Trixi (Bicicab)**Tipus d'actuació:

Promoció

Descripció:

Aquest projecte comercial de promoció de la bicicleta comença a gestar-se a partir de l'any 2000.

El trixi és un tricicle de lloguer amb conductor i capacitat per a dos passatgers, i circula per zones de vianants i de poc trànsit. Aquesta iniciativa comercial privada de promoció dels desplaçaments no motoritzats es basa en l'èxit d'experiències prèvies similars a Berlín, Colònia i Londres. A Barcelona, es van iniciar els tràmits d'implantació i autorització sota el nom "Bicicab" amb un disseny més tradicional del vehicle, que ha quedat superat per convertir-se en l'innovador "trixi".

Cada trixi incorpora un petit motor elèctric que no substitueix mai l'acció de pedaleig del conductor, sinó l'ajuda en moments molt puntuals com és la sortida, després d'una frenada o per pujar un pendent. L'accionament d'aquest motor és voluntari, amb la qual cosa el trixi es pot conduir amb i sense el seu ajut. En arribar a la velocitat d'11 km/h, el motor es desconnecta automàticament.

És homologat a l'Estat Espanyol, i s'estrena no només a Barcelona, sinó en tot el Sud d'Europa.

El primer recorregut comercial s'ofereix a partir de la primavera de l'any 2003 amb sis vehicles i abasta tota la franja marítima de Barcelona, des del monument a Colom / Maremàgnum fins a l'emplaçament del futur Fòrum 2004.

Implantació:

Des de 2003

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

Trixi

Cost pressupostat (en Euros):

75.000 (inversió total)

Nom de l'actuació:**Setmana de la mobilitat**Tipus d'actuació:

Promoció

Descripció:

Donat que la data del Dia sense cotxes coincideix amb les festes de la Mercè a Barcelona, en 2001 es decideix dedicar una setmana a l'octubre al tema de la mobilitat sostenible. Amics de la Bici critica l'absència de la bicicleta en la programació oficial d'aquesta setmana, que ve a ser la setmana del transport públic. La contrapartida per aquesta mancança és una setmana específicament dedicada a la bicicleta a la primavera de l'any següent.

La iniciativa de la UE en torn al dia sense cotxes s'estén a tota una setmana, per donar cabuda a enfocaments específics com són els vianants, la bicicleta, les Vies Verdes, el transport públic etc., com un nou pas en la conscienciació de l'opinió pública sobre la necessitat d'una nova mobilitat urbana. En conseqüència, en el mes de setembre de 2002, s'organitza la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura coincidint expressament amb la data del Dia sense Cotxes, i s'hi dedica oficialment tot un dia a la Bicicleta, a més d'incloure la bicicleta en el programa de les Festes de la Mercè (les Carpes de la Bici). La despesa de l'Ajuntament (que es reflexa aquí) per a actes relacionats amb la bicicleta es reparteix entre diversos Serveis Municipals (Mobilitat, Comissió Cívica, Turisme, etc.

Implantació:

Anualment des de 2001

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

UE / Ajuntament / entitats cíviques

Cost pressupostat (en Euros):

50.000

Nom de l'actuació:

Dia sense cotxes

Tipus d'actuació:

Promoció

Descripció:

Sota aquesta denominació agrupem tant el Dia sense cotxes de l'any 1987, organitzat per les entitats d'usuaris de la bicicleta i la FAVB en un context tan europeu com l'actual (any europeu de la seguretat en carretera), com també les iniciatives recents Dia de l'auto-reflexió, l'abril de 1999, i Dia Europeu "A ciutat, sense el meu cotxe!", de l'any 2000 en endavant.

Des de l'any 1999, la Unió Europea promou la iniciativa del Dia Europeu sense cotxes, la qual va sorgir a França el 1998. L'objectiu de la jornada és conscienciar els ciutadans de la problemàtica derivada de l'ús abusiu del cotxe privat i promoure formes de transport alternatives més respectuoses amb el medi ambient. A partir de 2000, aquesta diada queda integrada dintre d'una setmana de la mobilitat sostenible.

A Barcelona, la coincidència amb les festes de la Mercè és percebuda com un avantatge a l'hora de planificar i publicitar actes i reservar espai de la via pública. Però en general, no es considera una data idònia per a aquesta ciutat.

Durant aquesta jornada, es tallen al trànsit motoritzat alguns trams de certs carrers (entre ells, el Passeig de Gràcia), per permetre-hi activitats cíviques, lúdiques i educatives de tota mena, sense plantejar-se, però, una modificació substancial dels fluxos rodats.

L'any 1999, la novetat i la por a un embús descomunal propicien una reducció notable del trànsit privat a motor i multipliquen per 5 el nombre de ciclistes. La menor densitat del trànsit fa que aquests trobin condicions molt més favorables per desplaçar-se.

Els anys següents, l'impacte és notablement més reduït; preval el trànsit de cap de setmana i pont, però igualment es multiplica el nombre de ciclistes en comparació amb dies "normals".

Durant la diada del 2001, s'inaugura el carril bici del carrer Provença i s'hi sorteja una bicicleta, hi ha punts de préstec de bicicletes, així com el lliurament de premis del concurs fotogràfic Vicenç Bagan.

L'any 2002, les activitats entorn de la bicicleta es multipliquen, integrades ja en les festes de la Mercè amb el nom de "Les carpes de la bici."

Implantació:

1987; anualment des de 1999

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

UE / Generalitat / Ajuntament / entitats cíviques

Cost pressupostat (en Euros):

Sense quantificar

Resultats:

El 80% de la població està totalment d'acord amb aquesta iniciativa. Una gran part estaria d'acord o desitjaria que hi hagués més sovint un dia sense cotxes.

Nom de l'actuació:**Modificació de l'Ordenança de circulació de vianants i de vehicles**Tipus d'actuació:

Seguretat

Descripció:

La modificació de l'Ordenança de circulació de vianants i de vehicles, publicada en el Butlletí Oficial de la Província de Barcelona, número 194, del 14 d'agost de 2001, comporta un canvi substancial de les disposicions de l'article 14, sobre la circulació de bicicletes. Aquest canvi és fruit, en part, de les al·legacions fetes contra l'Ordenança de 1999, i també dels canvis en la legislació de trànsit a nivell estatal.

+ Donada la manca de connectivitat i els problemes de disseny de molts carrils bici, el seu ús no es fa obligatori.

+ S'entén que l'expressió "tan a la dreta com sigui possible" que imposa la Llei de trànsit estatal pot significar, per a la seguretat viària dels ciclistes, circular per la part central del carril. D'aquesta manera es dona compliment a una reivindicació de més de 13 anys de les associacions d'usuaris de la bicicleta.

+ S'aclareix què és una vorera "suficientment ampla" per a la circulació de bicicletes.

+ Es prohibeixen actituds que no garanteixin el domini de la situació.

+ La qüestió de la prioritat de pas per a ciclistes no es detalla aquí, tot i haver-se modificat en la Llei de Trànsit i una esmena posterior, ja que aquest aspecte de la legislació estatal es considera susceptible a ser sotmès a nous canvis o aclariments en un termini breu.

L'esmentat Article 14 diu ara:

1. Les bicicletes circularan preferentment pel carril-bici o itineraris senyalitzats, respectant la preferència de pas dels vianants que el travessin.

2. Si van per la calçada, circularan preferiblement pel carril de la dreta, podent ocupar la part central d'aquest. En el cas de que hi hagi carrils reservats a d'altres vehicles circularan pel carril contigu al reservat en les mateixes condicions.

Tanmateix, podran circular pel carril de l'esquerra, quan les característiques de la via no permeti efectuar-ho pel carril de la dreta o per haver de girar a l'esquerra.

3. Excepte en moments d'aglomeració, les bicicletes podran circular pels parcs públics, les àrees de vianants, els passeigs, les voreres de més de 5 metres i les zones de prioritat invertida mancats de carril-bici, en les següents condicions: respectaran la preferència de pas dels vianants, adequaran la velocitat a la dels vianants sense superar els 10 km/h i s'abstindran de fer ziga-zagues o qualsevol altra maniobra que pugui afectar a la seguretat dels vianants.

4. Els conductors de bicicletes no podran circular amb el vehicle recolzat només en una roda, ni agafar-se a vehicles en marxa.

5. Els ciclistes gaudiran de les prioritats de pas previstes en les vigents normes de trànsit.

Implantació:

2001

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

Ajuntament

Cost pressupostat (en Euros):

Sense quantificar

Resultats:

L'Ajuntament de Barcelona és la primera Administració a l'Estat Espanyol que reconeix explícitament el dret d'ocupar la part central d'un carril urbà per circular-hi amb bicicleta, entenent que aquest és l'espai imprescindible que necessiten els ciclistes per conduir amb seguretat.

Nom de l'actuació:

Ordenança de circulació de vianants i de vehicles

Tipus d'actuació:

Seguretat

Descripció:

Aquesta Ordenança, publicada en el Butlletí Oficial de la Província de Barcelona, número 13, del 15 de gener de 1999, deroga l'anterior del mateix títol, vigent des del 21 de novembre de 1991, així com modificacions posteriors d'aquesta. Pel que fa la bicicleta, estableix les següents normes:

Art. 7. Circulació per les voreres

Els menors de 12 anys, sempre que vagin acompanyats de persones majors d'edat, podran circular per les voreres, andanes i passeigs amb patins, patinets, monopatins, tricicles, bicicletes i similars, adequant la seva velocitat a la dels vianants, sense superar la velocitat de 10 km/h. i amb subjecció a allò que disposa l'article cinquè.

Art. 10. Zones de prioritat invertida

L'Alcaldia podrà establir zones on les condicions de la circulació de vehicles quedin restringides a favor de la circulació dels vianants. Les bicicletes, els patins i els patinets gaudiran de prioritat sobre la resta de vehicles però no sobre els vianants.

Art. 13. Motocicletes i ciclomotors

Les motocicletes i els ciclomotors no poden circular per voreres, andanes, passeigs i carril-bici.

Art. 14. Bicicletes

1. Les bicicletes circularan pel carril-bici o itineraris senyalitzats, respectant la preferència de pas dels vianants que el travessin.

2. Si van per la calçada, circularan tan a prop de la vorera com sigui possible, excepte allà on hi hagi carrils reservats a d'altres vehicles, cas en el qual hauran de circular pel carril contigu al reservat.

3. En les vies amb diverses calçades, han de circular per les laterals.

4. Excepte en moments d'aglomeració, les bicicletes podran circular pels parcs públics, les àrees de vianants, els passeigs, les voreres suficientment àmplies i les zones de prioritat invertida mancats de carril-bici, en les següents condicions: respectaran la preferència de pas dels vianants, adequaran la velocitat a la dels vianants sense superar els 10 km/h i s'abstindran de fer ziga-zagues o qualsevol altra maniobra que pugui afectar a la seguretat dels vianants.

Art. 24. Prohibició de parada

4. A les zones de vianants, als carrils-bici, bus, bus-taxi o taxi; a les parades de transport públic; i a la resta de carrils o parts de la via reservats exclusivament per a la circulació o el servei de determinats usuaris.

Implantació:

1999

Estat actual:

Actual amb modificacions

Promotor/organitzador:

Ajuntament

Cost pressupostat (en Euros):

Sense quantificar

Resultats:

La publicació d'aquesta Ordenança va suscitar la protesta immediata de les entitats d'usuaris en la Comissió Cívica de la Bicicleta, atès que no s'hi van tenir en compte les recomanacions consensuades en aquesta Comissió pel que fa l'ús de la bicicleta. Les al·legacions d'Amics de la Bici van ser acceptades parcialment en la modificació de l'Ordenança, l'any 2001.

Nom de l'actuació:

Substitució de reixes de clavegueram

Tipus d'actuació:

Seguretat

Descripció:

Des de l'inici de la Comissió Cívica de la Bicicleta en 1985, és una reivindicació constant de les entitats que es modifiqui el disseny de les reixetes de clavegueram, perquè les rodes de les bicicletes no hi puguin quedar atrapades i provocar més accidents greus dels ciclistes, obligats aquests a arrambar-se del tot al marge dret de la calçada. En 1992, una acció de protesta dels usuaris davant la inactivitat de l'Administració en aquest tema crida l'atenció dels mitjans de comunicació i dels responsables municipals. En els anys successius, es van substituint les reixetes per d'altres amb un disseny menys agressiu. Aquest procés de substitució encara no està finalitzat.

Implantació:

Des de 1992

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

Ajuntament

Cost pressupostat (en Euros):

Sense quantificar

Resultats:

Junt amb l'autorització de circular amb bicicleta pel centre del carril, ha contribuït a augmentar la seguretat viària dels ciclistes.

Nom de l'actuació:

Programa de protecció de bicicletes contra robatoris

Tipus d'actuació:

Seguretat

Descripció:

El Programa de protecció de bicicletes contra robatoris que les entitats Amics de la Bici i Bicicleta Club de Catalunya proposen a l'Ajuntament de Barcelona en el marc de la Comissió Cívica de la Bicicleta parteix d'una situació de partida habitual a moltes ciutats: La facilitat amb què es roben les bicicletes i la pràctica impossibilitat de que aquestes tornin al seu propietari desincentiven un major ús d'aquest vehicle i creen un ambient d'inseguretat ciutadana, la qual cosa preocupa tant a les entitats ciclistes com a l'Ajuntament.

Després d'una onada de robatoris l'any 1992, aquest problema ha tornat a sorgir amb força a partir de 2001, i se'n demanen solucions.

El programa de protecció és un programa ambiciós, àgil i innovador. Es basa essencialment en la creació d'un conjunt de serveis municipals interrelacionats, consistent en el marcatge i enregistrament voluntari de les bicicletes que circulin a Barcelona i el seguiment dels robatoris que es puguin produir, així com tasques de suport al retorn de bicicletes recuperades.

El disseny del programa també permet la seva ampliació a un entorn geogràfic més gran: metropolità, nacional o àdhuc estatal. De fet, l'entramat de l'àrea metropolitana de Barcelona ja suggereix aquesta ampliació.

Implantació:

Des de 2002

Estat actual:

Pendent implantació

Promotor/organitzador:

Ajuntament (Comissió Cívica de la Bicicleta)

Cost pressupostat (en Euros):

9.000 (estudi)

Nom de l'actuació:

Informe sobre accidents de ciclistes

Tipus d'actuació:

Seguretat

Descripció:

A partir de l'any 1993, la bicicleta té categoria pròpia com a vehicle en les estadístiques municipals d'accidentalitat. La Guàrdia Urbana informa la Comissió Cívica de la Bicicleta anualment sobre les dades recollides a partir dels atestats, pel que fa la implicació de bicicletes en els sinistres de circulació a la ciutat de Barcelona.

Implantació:

Anualment des de 1993

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

Ajuntament (Guàrdia Urbana)

Cost pressupostat (en Euros):

Sense quantificar

Resultats:

Els successius estudis anuals de l'accidentalitat de ciclistes revelen un augment del parc de bicicletes a la ciutat, mentre que en disminueix el nombre d'accidents. El nombre de morts oscil·la entre 0 i 2 a l'any.

Nom de l'actuació:

Enquesta de trànsit amb preguntes sobre l'ús de la bicicleta

Cost pressupostat (en Euros):

Sense quantificar

Tipus d'actuació:

Seguretat

Descripció:

Com a punt de partida, en 1989 es constata un augment de l'ús de la bicicleta de 500 a 1000 viatges diaris en pocs anys, fins i tot a l'hivern.

A partir de 1993, les enquestes de trànsit amplien les preguntes sobre l'ús de la bicicleta, oferint així un quadre més complet. El nombre d'usuaris habituals i de lleure va augmentant fins al 1999, moment a partir del qual es registra una davallada perceptible, tot i que el nombre de bicicletes no varia.

El nom d'aquesta enquesta va canviant: Enquesta de trànsit fins 1996, Enquesta de mobilitat en 1997, Enquesta de Mobilitat i Trànsit a partir de 1998. En l'enquesta de 2002 no s'inclou l'apartat sobre l'ús de la bicicleta.

Implantació:

Anualment des de 1995

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

Ajuntament (IMI)

Nom de l'actuació:

Pacificació del trànsit

Tipus d'actuació:

Seguretat

Descripció:

Durant els anys 90, es van implantant algunes mesures locals per reduir el volum de trànsit. Així, es converteix en zona per a vianants una part del centre antic de la ciutat, i s'estableix un sistema d'accés limitat per a vehicles de motor als barris de la Ribera (1997) i Ciutat Vella. La conversió en zona de vianants i l'eixamplament de voreres es va estenent a algunes zones dels Districtes. La jerarquització de la xarxa viària, l'any 2000, permetria que un 80% dels carrers de la ciutat vagin disminuint el volum de trànsit, d'acord amb aquest plantejament.

Quant a la velocitat, ja en els anys 80 algunes associacions, com Amics de la Bici, reivindiquen la reducció a 40 km/h de la velocitat màxima permesa en ciutat, quan la legislació estatal encara establia el límit en 60 km/h. El màxim permès baixa a 50 km/h en 1992, amb l'entrada en vigor del Reglament General de Circulació. Mitjançant Ordenança Municipal s'estableix, en 1999, que "en els carrers on se circuli només per un carril, en els carrers sense voreres i en els de gran afluència de vianants, els vehicles reduiran la velocitat a 10 km/h, i prendran les precaucions necessàries, així com en apropar-se als passos de vianants no semaforitzats, on donaran preferència, en tot cas, a aquells." (Art. 11.2) (No entrem aquí a valorar el compliment d'aquestes disposicions.)

L'any 2002 comencen a implantar-se a Gràcia els primers carrers de velocitat expressament limitada i amb prioritat

invertida - és a dir, el vianant gaudeix de la màxima prioritat de pas, després la bicicleta i al final els vehicles de motor.

Implantació:

Des de 1997

Estat actual:

Actual

Promotor/organitzador:

Ajuntament (Via Pública)

Cost pressupostat (en Euros):

Sense quantificar